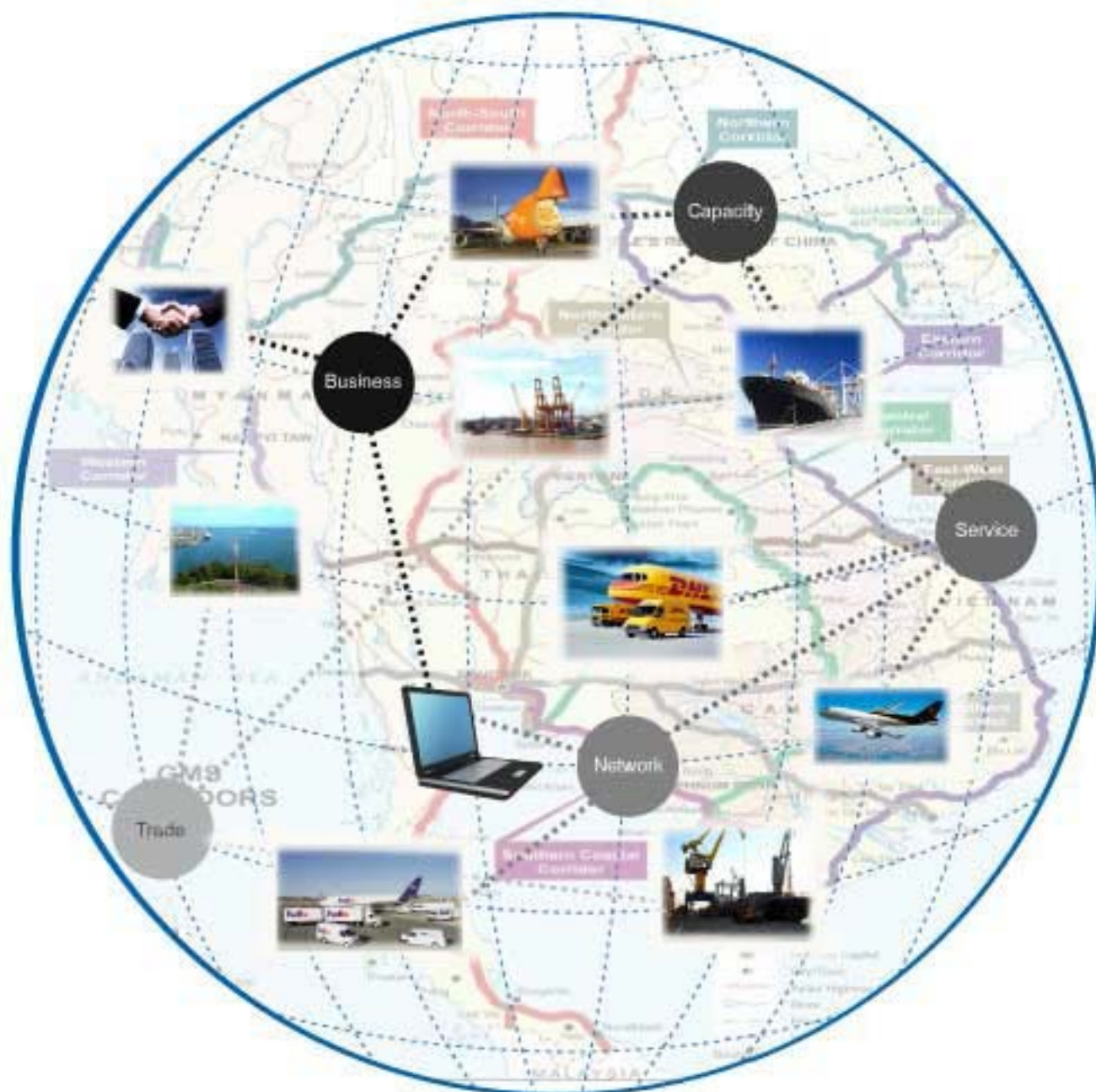




สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.)

รายงานฉบับสมบูรณ์

โครงการศึกษาประเมินผลการดำเนินงานตามแผนยุทธศาสตร์ การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ พ.ศ. 2550-2554



มกราคม 2555



รายงานฉบับสมบูรณ์

โครงการศึกษาประเมินผลการดำเนินงานตามแผนยุทธศาสตร์
การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ พ.ศ. 2550-2554

เสนอต่อ

สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ
(สศช.)

โดย

บริษัท เอฟฟินีตี้ จำกัด

6 มกราคม 2555

เอกสารชุดนี้จัดทำขึ้นเพื่อประโยชน์สำหรับโครงการให้คำปรึกษาแก่ลูกค้าของคณะทำงานที่ปรึกษาเท่านั้น ห้ามมิให้บุคคลใดก็ตามทำการลอกเลียน ทำซ้ำ เปลี่ยนแปลง หรือเผยแพร่ส่วนหนึ่งส่วนใดหรือทั้งหมดแก่บุคคลภายนอกโดยมิได้รับอนุญาตเป็นลายลักษณ์อักษรโดยเด็ดขาด

สารบัญ

บทสรุปผู้บริหาร

บทที่ 1 บทนำ.....	1
1.1) หลักการและเหตุผล	1
1.2) วัตถุประสงค์ของโครงการ.....	2
1.3) ขอบเขตการดำเนินงาน	2
1.4) ผลที่คาดว่าจะได้รับ	3
1.5) ผลงานและรายงานที่จะต้องส่งมอบ.....	4
บทที่ 2 กรอบแนวทางและวิธีการดำเนินงาน.....	5
บทที่ 3 แผนการดำเนินงาน.....	21
บทที่ 4 ผลการศึกษาเบื้องต้นเพื่อการประเมินผลการดำเนินงานตามแผนยุทธศาสตร์ฯ	23
4.1) กรอบแนวคิดการประเมินผลการดำเนินงานตามแผนยุทธศาสตร์การพัฒนา ระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย.....	23
4.1.1) นิยามและความสำคัญของ “การประเมิน” หรือ "การประเมินผล" (Evaluation)	23
4.1.2) แนวคิดการประเมินผลการดำเนินงานด้วย “การบริหารมุ่งผลสัมฤทธิ์” (Result-Based Management)	24
4.2) ผลการศึกษาทบทวนตัวชี้วัดขีดความสามารถในการแข่งขันด้านโลจิสติกส์	30
4.3) ผลการคัดเลือกตัวชี้วัดขีดความสามารถในการแข่งขันด้านโลจิสติกส์เพื่อพัฒนา แบบสำรวจข้อมูลในการประเมินผลการดำเนินงานตามแผนยุทธศาสตร์การพัฒนา ระบบโลจิสติกส์ของไทย	42
บทที่ 5 ผลการทบทวนผลการดำเนินงานตามแผนยุทธศาสตร์ การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ ของประเทศไทย พ.ศ. 2550-2554	44
5.1) ผลการศึกษาสถานภาพปัจจุบันและระบุปัจจัยพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของไทย	44
5.1.1) ผลการศึกษาสถานภาพการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ไทยปัจจุบันในภาพรวม ...	44
5.1.2) ผลการดำเนินงานตามแผนยุทธศาสตร์ฯ จำแนกรายยุทธศาสตร์.....	54
5.2) ผลการสำรวจความคิดเห็น (Perception Survey)	71
5.2.1) ผลการสำรวจความคิดเห็นต่อการดำเนินงานตามแผนยุทธศาสตร์ฯ ในภาพรวม	72
5.2.2) ผลการสำรวจความคิดเห็นต่อการดำเนินงานตามแผนยุทธศาสตร์ฯ จำแนกรายยุทธศาสตร์.....	74

5.3) ผลการเก็บรวบรวมข้อมูลพฤติกรรมด้านตัวชี้วัดประสิทธิภาพระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย (Thailand's Logistics Performance Indicative Factsheet).....	85
5.4) ผลการจัดเก็บข้อมูลด้านงบประมาณจากหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้อง	112
5.4.1) การจัดสรรงบประมาณในภาพรวม	112
5.4.2) การจัดสรรงบประมาณรายยุทธศาสตร์	113
5.5) ผลการประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group)	126
5.5.1) การประชุมกลุ่มย่อย ครั้งที่ 1	126
5.5.2) การประชุมกลุ่มย่อย ครั้งที่ 2	129
5.5.3) การประชุมกลุ่มย่อย ครั้งที่ 3	131
5.6) ผลการศึกษาดูงาน	133
5.6.1) การศึกษาดูงานครั้งที่ 1: บริเวณท่าเรือลำน้ำตามแนวแม่น้ำป่าสัก	133
5.6.2) การศึกษาดูงานครั้งที่ 2: บริเวณท่าเรือแม่น้ำเจ้าพระยาฝั่งตะวันออกถึงท่าเรือแหลมฉบัง	137
5.6.3) การศึกษาดูงานครั้งที่ 3: พื้นที่เศรษฐกิจชายแดนเชียงใหม่ – เชียงแสน จังหวัดเชียงราย	141
5.6.4) การศึกษาดูงานครั้งที่ 4: เส้นทางขนส่งสินค้าทางรางสายภาคตะวันออกเฉียงเหนือ และการค้าชายแดน ไทย-ลาวระหว่างวันที่ 1-3 ธันวาคม 2554	148
5.7) บทสรุปบทวนผลการดำเนินงานตามแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ปี พ.ศ. 2550-2554	160
5.7.1) สถานภาพการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ในภาพรวม	161
5.7.2) สถานภาพการพัฒนา จำแนกรายยุทธศาสตร์	165
บทที่ 6 ผลการศึกษาและวิเคราะห์บริบทการแข่งขันและ ปัจจัยการเปลี่ยนแปลงด้านเศรษฐกิจและการค้า	176
6.1) ปัจจัยด้านขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ.....	176
6.1.1) บริบทการแข่งขันภายใต้กระแสโลกาภิวัตน์	176
6.1.2) ผลกระทบต่อการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ไทย.....	181
6.2) บริบทการเปลี่ยนแปลงที่คาดว่าจะส่งต่อการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของไทย	183
6.2.1) การรวมกลุ่มประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC)	183
6.2.2) บทบาทของประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีน	194
6.2.3) ปัจจัยด้านต้นทุนพลังงาน	202
6.2.4) ปัจจัยภายนอกอื่นๆ	204
6.2.4.1) โครงการพัฒนาท่าเรือหลักและนิคมอุตสาหกรรมเมืองทวายสหภาพพม่า	204
6.2.4.2) โครงการก่อสร้างท่าเรือหลักปากบารา จังหวัดสตูล.....	210

6.2.5) ปัจจัยภายในประเทศ.....	216
6.2.6) แนวโน้มและความท้าทายอื่นๆ ที่ควรให้ความสำคัญต่อการพัฒนา ระบบโลจิสติกส์ของไทยในระยะต่อไป.....	223
6.2.7) บทสรุปบริบทการแข่งขันและการเปลี่ยนแปลง.....	224
6.3) กรณีศึกษาต่างประเทศ	229
6.3.1) ประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีน.....	229
6.3.2) ประเทศมาเลเซีย	237
6.3.3) ประเทศสิงคโปร์.....	242
6.3.4) สรุปกรณีศึกษาต่างประเทศ.....	248
บทที่ 7 บทสรุปและข้อเสนอแนะ.....	253
7.1) บทสังเคราะห์การทบทวนและประเมินผลการดำเนินงานตามแผนยุทธศาสตร์ฯ	253
7.1.1) สรุปผลการดำเนินงานตามแผนยุทธศาสตร์ฯ	253
7.1.2) สรุปประเด็นปัญหาหลัก.....	271
7.1.3) ข้อเสนอแนะจากการทบทวนและประเมินผลการดำเนินงานตาม แผนยุทธศาสตร์ฯ.....	272
7.2) บทสังเคราะห์บริบทการแข่งขันและการเปลี่ยนแปลง.....	278
7.3) ข้อเสนอแนะประเด็นการพัฒนาที่สำคัญในระยะ 5 ปีข้างหน้า พ.ศ. 2555-2559.....	281

สารบัญภาคผนวก

ภาคผนวก:	287
ภาคผนวก ก รายละเอียดตัวชี้วัดขีดความสามารถในการแข่งขันด้านโลจิสติกส์ที่ได้รับคัดเลือกเพื่อนำไปปรับใช้และพัฒนาเป็นแบบสำรวจข้อมูล	288
ภาคผนวก ข ตัวอย่างแบบสำรวจและประเมินสถานะการดำเนินงานภายใต้แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย พ.ศ. 2550-2554 (แบบฟอร์มที่ 1)	292
ภาคผนวก ค ตัวอย่างแบบสำรวจความคิดเห็นเรื่องปัจจัยที่เป็นอุปสรรค และ/หรือปัจจัยสนับสนุนกระบวนการขับเคลื่อนและการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ภายใต้แผนยุทธศาสตร์ฯ (แบบฟอร์มที่ 2)	309
ภาคผนวก ง ตัวอย่างแบบสำรวจความคิดเห็น หรือ Perception Survey (แบบฟอร์มที่ 3)	313
ภาคผนวก จ ตัวอย่างแบบการเก็บข้อมูลทุติยภูมิด้านตัวชี้วัดประสิทธิภาพระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย หรือ Thailand's Logistics Performance Indicative Factsheet (แบบฟอร์มที่ 4)	316
ภาคผนวก ฉ รายนามผู้เชี่ยวชาญด้านโลจิสติกส์ของประเทศไทยที่ได้ทำการสัมภาษณ์และผลการสัมภาษณ์ จำแนกรายบุคคล	326
ภาคผนวก ช รายนามผู้ตอบแบบสำรวจความคิดเห็น (Perception Survey)	387
ภาคผนวก ซ ข้อเสนอแนะด้านแผนยุทธศาสตร์ในการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ที่จัดทำโดยหน่วยงานภาคเอกชนและภาครัฐที่เกี่ยวข้อง	390
ภาคผนวก ฌ รายนาม และภาพบรรยากาศการประชุมกลุ่มย่อยครั้งที่ 1 (Focus Group 1)	401
ภาคผนวก ญ รายนาม และภาพบรรยากาศการประชุมกลุ่มย่อยครั้งที่ 2 (Focus Group 2)	405
ภาคผนวก ณ รายนาม และภาพบรรยากาศการประชุมกลุ่มย่อยครั้งที่ 3 (Focus Group 3)	409
ภาคผนวก น รายนาม กำหนดการ และภาพบรรยากาศการศึกษาดูงาน ครั้งที่ 1 : บริเวณท่าเรือลำน้ำตามแนวแม่น้ำป่าสัก วันที่ 22 กรกฎาคม 2554	415
ภาคผนวก ด รายนาม กำหนดการ และภาพบรรยากาศการศึกษาดูงาน ครั้งที่ 2 : บริเวณท่าเรือแม่น้ำเจ้าพระยาฝั่งตะวันออกถึงท่าเรือแหลมฉบัง วันที่ 22 สิงหาคม 2554	421
ภาคผนวก ต รายนาม กำหนดการ และภาพบรรยากาศการศึกษาดูงาน ครั้งที่ 3 : พื้นที่เศรษฐกิจชายแดนเชียงของ-เชียงแสน จังหวัดเชียงราย ระหว่างวันที่ 7 - 8 ตุลาคม 2554	428
ภาคผนวก ถ รายนาม กำหนดการ และภาพบรรยากาศการศึกษาดูงาน ครั้งที่ 4 : เส้นทางการขนส่งสินค้าทางรางสายภาคตะวันออกเฉียงเหนือ และการค้าชายแดน ไทย-ลาว ระหว่างวันที่ 1 - 3 ธันวาคม 2554	434

สารบัญแผนภาพ

แผนภาพที่ 1: แนวทางและวิธีการดำเนินโครงการ (Approach & Methodology).....	5
แผนภาพที่ 2: แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย พ.ศ. 2550-2554.....	6
แผนภาพที่ 3: ตัวอย่างการประเมินผลการดำเนินงานตามแผนยุทธศาสตร์การพัฒนา ระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย	10
แผนภาพที่ 4: ตัวอย่างแบบสอบถามเพื่อประเมินปัจจัยนำเข้า (Input)	12
แผนภาพที่ 5: ตัวอย่างกรอบการสัมภาษณ์ (Interview Guideline).....	13
แผนภาพที่ 6: ตัวอย่างแบบสำรวจความคิดเห็น (Perception Survey).....	14
แผนภาพที่ 7: ตัวอย่างแบบการเก็บข้อมูลทุติยภูมิ (Thailand's Logistics Performance Indicative Factsheet).....	16
แผนภาพที่ 8: ระยะเวลาการดำเนินโครงการ.....	25
แผนภาพที่ 9: กรอบแนวคิดการบริหารมุ่งผลสัมฤทธิ์ (Result-Based Management).....	27
แผนภาพที่ 10: กรอบแนวคิดการประเมินผลการดำเนินงานตามแผนยุทธศาสตร์ การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย	29
แผนภาพที่ 11: ตัวอย่างการประเมินผลการดำเนินงานตามแผนยุทธศาสตร์ การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย	29
แผนภาพที่ 12: สรุปผลการสำรวจความคิดเห็นต่อการดำเนินงานตามแผนยุทธศาสตร์ฯ ในภาพรวม..	72
แผนภาพที่ 13: ผลการสำรวจความคิดเห็น (Perception Survey) ต่อยุทธศาสตร์ที่ 1	74
แผนภาพที่ 14: ผลการสำรวจความคิดเห็น (Perception Survey) ต่อยุทธศาสตร์ที่ 2	76
แผนภาพที่ 15: ผลการสำรวจความคิดเห็น (Perception Survey) ต่อยุทธศาสตร์ที่ 3	78
แผนภาพที่ 16: ผลการสำรวจความคิดเห็น (Perception Survey) ต่อยุทธศาสตร์ที่ 4	79
แผนภาพที่ 17: ผลการสำรวจความคิดเห็น (Perception Survey) ต่อยุทธศาสตร์ที่ 5	81
แผนภาพที่ 18: ภาพรวมการจัดสรรงบประมาณที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ ของประเทศไทย ปี พ.ศ. 2550-2554.....	112
แผนภาพที่ 19: รายละเอียดโครงการในยุทธศาสตร์ที่ 1.....	113
แผนภาพที่ 20: รายละเอียดโครงการในยุทธศาสตร์ที่ 2.....	115
แผนภาพที่ 21: รายละเอียดโครงการในยุทธศาสตร์ที่ 3.....	119
แผนภาพที่ 22: รายละเอียดโครงการในยุทธศาสตร์ที่ 4.....	121
แผนภาพที่ 23: รายละเอียดโครงการในยุทธศาสตร์ที่ 5.....	123
แผนภาพที่ 24: แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ปี พ.ศ. 2550-2554.....	160
แผนภาพที่ 25: ภาพรวมการพัฒนาโลจิสติกส์ของไทย	161
แผนภาพที่ 26: ภาพรวมการจัดสรรงบประมาณที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ ของประเทศไทย ปี พ.ศ. 2550-2554.....	163
แผนภาพที่ 27: สถานภาพการพัฒนา/ผลการดำเนินงานของแผนยุทธศาสตร์ที่ 1	165

แผนภาพที่ 28: สถานภาพการพัฒนา/ผลการดำเนินงานของแผนยุทธศาสตร์ที่ 2.....	167
แผนภาพที่ 29: สถานภาพการพัฒนา/ผลการดำเนินงานของแผนยุทธศาสตร์ที่ 3.....	169
แผนภาพที่ 30: สถานภาพการพัฒนา/ผลการดำเนินงานของแผนยุทธศาสตร์ที่ 4.....	171
แผนภาพที่ 31: สถานภาพการพัฒนา/ผลการดำเนินงานของแผนยุทธศาสตร์ที่ 5.....	173
แผนภาพที่ 32: รูปแบบการแข่งขันทางการค้าที่เปลี่ยนแปลงไป.....	179
แผนภาพที่ 33: กรณีตัวอย่างธุรกิจโทรศัพท์เคลื่อนที่ที่มีการเปลี่ยนแปลงผู้นำส่วนแบ่งทางการตลาด	
แผนภาพที่ 34: มูลค่าเพิ่มของสินค้าในแต่ละช่วงเวลาของสินค้าถึงผู้บริโภค	182
แผนภาพที่ 35: ข้อตกลงจากประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC)	186
แผนภาพที่ 36: การเปลี่ยนแปลงที่จะเกิดขึ้นเมื่อประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนมีผลเต็มรูปแบบ	187
แผนภาพที่ 37: บริบทการเปลี่ยนแปลงของจีนที่คาดว่าจะมีผลกระทบต่อการพัฒนา	
ระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยในอนาคต	194
แผนภาพที่ 38: เส้นทางกรุงเทพฯ- คูหนิง (เส้นทาง R3).....	197
แผนภาพที่ 39: เส้นทางรถไฟภายใต้กรอบความร่วมมือระหว่างจีน - อาเซียน	198
แผนภาพที่ 40: ประเด็นการพัฒนาด้านโลจิสติกส์เพื่อสนับสนุนเป้าหมายของแผนพัฒนา	
เศรษฐกิจแห่งชาติ ฉบับที่ 12 ของประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีน.....	230
แผนภาพที่ 41: แผนพัฒนาโลจิสติกส์ของประเทศไทย.....	232
แผนภาพที่ 42: แผนพัฒนาโลจิสติกส์ของประเทศไทย.....	238
แผนภาพที่ 43: สภาโลจิสติกส์แห่งชาติมาเลเซีย (Malaysia Logistics Council)	240
แผนภาพที่ 44: แผนพัฒนาโลจิสติกส์ของประเทศไทย.....	242
แผนภาพที่ 45: ระดับการพัฒนาของแต่ละประเทศที่เป็นกรณีศึกษา	248
แผนภาพที่ 46: ประเด็นแผนพัฒนาโลจิสติกส์ของประเทศไทย.....	250
และสิงคโปร์.....	250
แผนภาพที่ 47: ภาพรวมการพัฒนาโลจิสติกส์ของประเทศไทย	254
แผนภาพที่ 48: ภาพรวมการจัดสรรงบประมาณที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาระบบโลจิสติกส์	
ของประเทศไทย ปี พ.ศ. 2550-2554.....	256
แผนภาพที่ 49: ผลการดำเนินงานของแผนยุทธศาสตร์ที่ 1	257
แผนภาพที่ 50: ผลการดำเนินงานของแผนยุทธศาสตร์ที่ 2	259
แผนภาพที่ 51: ผลการดำเนินงานของแผนยุทธศาสตร์ที่ 3	262
แผนภาพที่ 52: ผลการดำเนินงานของแผนยุทธศาสตร์ที่ 4	265
แผนภาพที่ 53: ผลการดำเนินงานของแผนยุทธศาสตร์ที่ 5	268
แผนภาพที่ 54: ข้อเสนอแนะด้านการบริหารจัดการ	277
แผนภาพที่ 55: กรอบแนวคิดการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยเพื่อเพิ่มขีดความสามารถ	
ในการแข่งขันของประเทศ.....	282
แผนภาพที่ 56: ประเด็นการพัฒนาที่สำคัญสำหรับการจัดทำยุทธศาสตร์โลจิสติกส์	
พ.ศ. 2555 – 2559	284

สารบัญตาราง

ตารางที่ 1: ตัวอย่างการจัดกลุ่มตัวชี้วัดด้านโลจิสติกส์ (Logistics Performance Index: LPIs) ที่สอดคล้องกับยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ พ.ศ. 2550-2554.....	8
ตารางที่ 2: ตัวอย่างการจัดกลุ่มตัวชี้วัดตามกรอบแนวคิดการบริหารมุ่งผลสัมฤทธิ์ (Result-Based Management)	10
ตารางที่ 3: กรอบการจัดทำแบบสอบถามเพื่อการประเมินยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์.....	11
ตารางที่ 4: แผนงานการจัดประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group)	20
ตารางที่ 5: ผลการสำรวจความคิดเห็นผู้ประกอบการภาคเอกชนและผู้เชี่ยวชาญด้านโลจิสติกส์ของประเทศไทยจำนวน 25 ท่าน	83
ตารางที่ 6: ต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP ของประเทศ	85
ตารางที่ 7: ข้อมูลสถิติภูมิทัศน์ตัวชี้วัดที่เกี่ยวข้องกับยุทธศาสตร์ที่ 1.....	86
การปรับปรุงประสิทธิภาพระบบโลจิสติกส์ในภาคการผลิต	86
ตารางที่ 8: ข้อมูลสถิติภูมิทัศน์ตัวชี้วัดที่เกี่ยวข้องกับยุทธศาสตร์ที่ 2	
การเพิ่มประสิทธิภาพระบบขนส่งและโลจิสติกส์	92
ตารางที่ 9: ข้อมูลสถิติภูมิทัศน์ตัวชี้วัดที่เกี่ยวข้องกับยุทธศาสตร์ที่ 3 การพัฒนารัฐกิจโลจิสติกส์	96
ตารางที่ 10: ข้อมูลสถิติภูมิทัศน์ตัวชี้วัดที่เกี่ยวข้องกับยุทธศาสตร์ที่ 4	
การปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้า.....	97
ตารางที่ 11: ข้อมูลสถิติภูมิทัศน์ตัวชี้วัดที่เกี่ยวข้องกับยุทธศาสตร์ที่ 5	
การพัฒนากำลังคนและกลไกการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์.....	110
ตารางที่ 12: ทฤษฎีการพัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ (Stages of Competitive Development) ของ Prof. Michael E. Porter.....	177

บทสรุปผู้บริหาร

เนื่องด้วยการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศเป็นวาระแห่งชาติที่มีความสำคัญและมีความเร่งด่วนต่อการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศและภาคธุรกิจไทยในภาพรวม ดังนั้นในปี 2548 สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) จึงได้ดำเนินการจัดทำแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย พ.ศ. 2550-2554 ซึ่งได้รับอนุมัติจากคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 27 กุมภาพันธ์ 2550 โดยมีวัตถุประสงค์หลักเพื่อให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องนำไปใช้เป็นแนวทางในการดำเนินการเพื่อให้บรรลุเป้าหมายหลักของแผนฯ 4 ประการ ได้แก่ (1) การลดต้นทุนโลจิสติกส์ (Cost Efficiency) (2) การสร้างมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจจากอุตสาหกรรมโลจิสติกส์และอุตสาหกรรมต่อเนื่อง (3) การเพิ่มความปลอดภัยและความเชื่อถือได้ในกระบวนการขนส่งสินค้าและบริการ (Reliability and Security) และ (4) การเพิ่มขีดความสามารถของธุรกิจในการตอบสนองความต้องการของลูกค้า (Responsiveness)

ตลอดช่วงเวลาที่ผ่านมามี สศช. หน่วยงานภาครัฐ และภาคเอกชน ได้ร่วมดำเนินการขับเคลื่อนและพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ตามแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย พ.ศ. 2550-2554 ซึ่งมีความก้าวหน้าอย่างเป็นรูปธรรมในหลายๆ ด้าน อย่างไรก็ตาม แผนยุทธศาสตร์ฯ ฉบับดังกล่าวจะสิ้นสุดลงในปี 2554 ดังนั้น เพื่อให้การดำเนินนโยบายและการขับเคลื่อนนโยบายการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยในระยะต่อไปมีความต่อเนื่องโดยมีเป้าหมายและทิศทางที่สอดคล้องกับความต้องการของภาคเอกชนและของประเทศอย่างแท้จริงนั้น จึงจำเป็นต้องมีการดำเนินงาน “โครงการศึกษาประเมินผลการดำเนินงานตามแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย พ.ศ. 2550-2554” โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อประเมินสถานการณ์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย พ.ศ. 2550-2554 รวมทั้งศึกษาบริบทการเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจการค้าที่คาดว่าจะมีผลกระทบต่อการกำหนดทิศทางการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ไทยในระยะ 5 ปีข้างหน้า และจัดทำข้อเสนอแนะประเด็นการพัฒนาที่สำคัญสำหรับการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ไทยในระยะ 5 ปีข้างหน้า เพื่อจะได้นำผลดังกล่าวมาใช้ประกอบการจัดทำแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ 2 พ.ศ. 2555 – 2559 ต่อไป

ในกระบวนการประเมินผลการดำเนินงานตามแผนยุทธศาสตร์ฯ ปี พ.ศ. 2550-2554 ที่ปรึกษาฯ ได้ดำเนินการศึกษาทบทวนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยฉบับที่ผ่านมาและประเมินผลการดำเนินงาน โดยประยุกต์ใช้กรอบแนวคิดการประเมินผลการดำเนินงานที่เรียกว่า “การบริหารมุ่งผลสัมฤทธิ์ (Result-Based Management)” ซึ่งอยู่บนพื้นฐานและมุ่งเน้นที่ผลของงาน อันได้แก่ ผลผลิต (Outputs) และผลลัพธ์ (Outcomes) เป็นหลัก โดยวิธีการดำเนินงานประกอบด้วยการศึกษาข้อมูลทุติยภูมิเกี่ยวกับผลการดำเนินงานของหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้องและข้อมูลด้านตัวชี้วัดประสิทธิภาพของระบบโลจิสติกส์ของไทย รวมทั้งมีการสัมภาษณ์ผู้ทรงคุณวุฒิ/ผู้เชี่ยวชาญด้านโลจิสติกส์ (Expert

Interview) และการสำรวจความคิดเห็นผู้ประกอบการด้านโลจิสติกส์ (Survey) รวมทั้งมีการศึกษาดูงานในพื้นที่ยุทธศาสตร์ที่สำคัญ ตลอดจนมีการจัดประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) เพื่อรับฟังข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากทั้งหน่วยงานภาครัฐ เอกชน และหน่วยงานวิชาการที่เกี่ยวข้อง เพื่อสังเคราะห์และประเมินผลการดำเนินงานตามแผนยุทธศาสตร์

ตามแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย พ.ศ. 2550-2554 ซึ่งมีวิสัยทัศน์เพื่อที่จะให้มีระบบโลจิสติกส์ที่ได้มาตรฐานสากล (World Class Logistics) เพื่อสนับสนุนการเป็นศูนย์กลางธุรกิจและการค้าของภูมิภาคอินโดจีน ประกอบด้วย 5 ประเด็นยุทธศาสตร์นั้น ที่ปรึกษา ได้จัดเก็บและทบทวนผลการดำเนินงานตามแผนยุทธศาสตร์โลจิสติกส์ฯ และนำมาสังเคราะห์และสรุปผลการดำเนินงานตามแผนยุทธศาสตร์ฯ ในภาพรวม และจำแนกรายยุทธศาสตร์ได้ดังนี้

1) สรุปผลการดำเนินงานตามแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์

1.1) ผลการดำเนินงานในภาพรวม

ผลการจัดสรรงบประมาณเพื่อการพัฒนาโลจิสติกส์ของประเทศไทยในช่วงที่ผ่านมาสามารถสะท้อนให้เห็นได้จากผลการดำเนินงานตามแผนยุทธศาสตร์ฯ ซึ่งแสดงถึงการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของไทยในภาพรวมที่ผ่านมานับว่ามีแนวโน้มพัฒนาการที่ดีขึ้น โดยเห็นได้จากในปี พ.ศ. 2552 ต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทย ซึ่งมีมูลค่ารวมประมาณ 1.5 ล้านล้านบาท หรือคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 16.8 ของผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ ณ ราคาประจำปี (GDP) ลดลงอย่างเห็นได้ชัดจากร้อยละ 18.8 ของ GDP ในปี พ.ศ. 2550 โดยประกอบด้วย ต้นทุนค่าขนส่งสินค้า 746.5 พันล้านบาท (ร้อยละ 8.3 ของ GDP) ต้นทุนการเก็บรักษาสินค้าคงคลัง 633.3 พันล้านบาท (ร้อยละ 7.0 ของ GDP) และต้นทุนการบริหารจัดการด้านโลจิสติกส์ 138.0 พันล้านบาท (ร้อยละ 1.5 ของ GDP)

การที่ต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยในภาพรวมในช่วงระยะ 3 ปีที่ผ่านมา นับตั้งแต่ปี พ.ศ. 2550 ถึงปี พ.ศ. 2552 ลดลงนั้น มีสาเหตุสำคัญมาจาก 2 ปัจจัยหลัก ได้แก่ (1) การชะลอตัวของเศรษฐกิจโลกซึ่งส่งผลกระทบต่อเศรษฐกิจไทยในปี พ.ศ. 2552 ซึ่งเป็นปีที่ประเทศไทยประสบภาวะเศรษฐกิจหดตัวอย่างรุนแรงนับตั้งแต่เหตุการณ์วิกฤติทางเศรษฐกิจช่วงปี พ.ศ. 2540-2541 ทำให้อัตราการเติบโตของเศรษฐกิจในภาพรวมหดตัวลง ซึ่งเป็นการหดตัวของสาขาอุตสาหกรรมและการส่งออกเป็นหลัก จึงส่งผลกระทบต่อปริมาณผลผลิต/สินค้าในสาขาต่างๆ และกิจกรรมโลจิสติกส์ภายในประเทศ ทำให้ปริมาณขนส่งสินค้าและมูลค่าสินค้าคงคลังลดลง รวมทั้งมีการปรับลดอัตราดอกเบี้ยเงินกู้ลูกค้าชั้นดี (Minimum Loan Rate; MLR) ตามสถานการณ์สภาพคล่องของเงินทุนในตลาด และราคาเฉลี่ยน้ำมันดีเซลที่ลดลง ปัจจัยการหดตัวของเศรษฐกิจเหล่านี้ล้วนส่งผลให้ต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศลดลงเช่นกัน และ (2) การปรับตัวทางธุรกิจของผู้ประกอบการไทยเพื่อรับมือกับการชะลอตัวของอุปสงค์ในภาพรวม โดยมีความพยายามปรับปรุงประสิทธิภาพของกระบวนการเคลื่อนย้าย จัดเก็บ และบริหารจัดการสินค้าคงคลัง

รวมทั้งได้ดำเนินมาตรการประหยัดต้นทุนการดำเนินงานภายในสถานประกอบการซึ่งรวมไปถึงต้นทุนโลจิสติกส์อย่างเต็มที่ เพื่อลดความเสี่ยงและเพื่อความอยู่รอดทางธุรกิจจากการได้รับปริมาณคำสั่งซื้อที่ลดลงอย่างมากแต่อย่างไรก็ดี หากเปรียบเทียบกับต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศที่มีความก้าวหน้าด้านโลจิสติกส์ดังเช่นประเทศสหรัฐอเมริกาที่มีสัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP ในปี พ.ศ. 2552 อยู่ที่ร้อยละ 7.7 สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP ของประเทศไทยจึงยังนับว่าสูงมาก

เมื่อพิจารณาถึงโครงสร้างต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทย ต้นทุนค่าขนส่งสินค้าเป็นองค์ประกอบที่ใหญ่ที่สุดนับตั้งแต่ปี พ.ศ. 2550 โดยในปี พ.ศ. 2552 ต้นทุนค่าขนส่งสินค้าคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 49.4 ของต้นทุนโลจิสติกส์รวม รองลงมาคือ ต้นทุนการเก็บรักษาสินค้าคงคลังคิดเป็นร้อยละ 41.7 และที่เหลืออีกร้อยละ 8.9 เป็นต้นทุนการบริหารจัดการด้านโลจิสติกส์ หากเปรียบเทียบกับปี พ.ศ. 2550 ต้นทุนค่าขนส่งสินค้าซึ่งเป็นต้นทุนโลจิสติกส์ที่มีสัดส่วนสูงสุดของไทย มีการขยายตัวเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องจากปี พ.ศ. 2550 ที่มีสัดส่วนร้อยละ 47.3 เพิ่มขึ้นเป็นร้อยละ 49.4 ในปี พ.ศ. 2552 สะท้อนให้เห็นถึงโครงสร้างการขนส่งปัจจุบันที่ยังไม่สามารถสนับสนุนให้ผู้ประกอบการปรับพฤติกรรมมาใช้รูปแบบการขนส่งที่มีประสิทธิภาพด้านพลังงานได้อย่างเต็มที่ ในขณะที่สัดส่วนต้นทุนการเก็บรักษาสินค้าคงคลังเริ่มมีแนวโน้มลดลงตามลำดับอย่างต่อเนื่อง จากสัดส่วนร้อยละ 43.6 ในปี พ.ศ. 2550 ลดลงเหลือร้อยละ 41.7 ในปี พ.ศ. 2552 ซึ่งถือว่าผู้ประกอบการในภาพรวมมีความตระหนักถึงความสำคัญและสามารถปรับรูปแบบธุรกิจในลักษณะที่ลดปริมาณสินค้าคงคลัง รวมทั้งบริหารจัดการต้นทุนการเก็บรักษาสินค้าคงคลังให้ลดลงมาโดยตลอด ส่วนต้นทุนการบริหารจัดการด้านโลจิสติกส์มีสัดส่วนเกือบเท่าเดิมที่ประมาณร้อยละ 9 ของต้นทุนโลจิสติกส์รวม

แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย พ.ศ. 2550-2554 ซึ่งเป็นแผนโลจิสติกส์แห่งชาติฉบับแรกของไทย ถือได้ว่า ผลการดำเนินงานในระยะ 5 ปีที่ผ่านมาประสบความสำเร็จในเชิงการสร้างการรับรู้ ความเข้าใจและการตระหนักถึงความสำคัญของโลจิสติกส์ (Awareness Building Phase) ในทุกภาคส่วน ดังจะเห็นได้จากจำนวนสถาบันการศึกษาระดับอุดมศึกษาที่เปิดหลักสูตรด้านโลจิสติกส์เพิ่มมากขึ้น จำนวนสมาพันธ์/สมาคมด้านโลจิสติกส์และห่วงโซ่อุปทานเพิ่มมากขึ้น สภาหอการค้าและสภาอุตสาหกรรมฯ มีการแบ่งสายงานด้านโลจิสติกส์อย่างชัดเจน ในขณะที่ วช. ร่วมมือกับ สกว. จัดตั้งหน่วยงานวิจัยและทำงานเชิงรุกในการจัดทำยุทธศาสตร์วิจัยด้านโลจิสติกส์และโซ่อุปทานแห่งชาติ ฉบับที่ 1 (พ.ศ. 2554-2555) นอกจากนั้นมิตินิตยสารและหนังสือพิมพ์ด้านวงการโลจิสติกส์เกิดขึ้นมากมาย มีการจัดงานแสดงสินค้าและนิทรรศการด้านโลจิสติกส์ (Trade Fair) เป็นระยะอย่างต่อเนื่อง ในขณะที่ภาครัฐมีการจัดสรรงบประมาณในการพัฒนาและฝึกอบรมบุคลากรอย่างต่อเนื่อง อย่างไรก็ตาม การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของไทยในระยะ 5 ปีที่ผ่านมามีความก้าวหน้าและมีพัฒนาการที่ดีขึ้นในระดับหนึ่ง แต่เป็นในลักษณะเชิงปริมาณมากกว่าเชิงคุณภาพ และด้วยอัตราที่ช้าเมื่อเปรียบเทียบกับต่างประเทศ ซึ่งประเทศไทยยังคงล้าหลังและไม่ทันต่อสถานการณ์และปัจจัยภายนอก

1.2) การจัดสรรงบประมาณเพื่อพัฒนาระบบโลจิสติกส์

ในช่วงระยะ 5 ปีที่ผ่านมา พ.ศ. 2550-2554 ภาครัฐได้มีการจัดสรรงบประมาณที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยรวมทั้งสิ้น 96,314.33 ล้านบาท โดยสามารถเรียงลำดับจากยุทธศาสตร์ที่ได้รับงบประมาณมากที่สุดไปยังยุทธศาสตร์ที่ได้รับงบประมาณน้อยที่สุด ดังนี้

ยุทธศาสตร์ที่ 2 ได้รับงบประมาณมากที่สุดในบรรดา 5 ยุทธศาสตร์ ภายใต้แผนพัฒนาโลจิสติกส์ฯ โดยมีงบประมาณจำนวนทั้งสิ้น 95,395.9 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 99.05 ของงบประมาณทั้งหมด

ยุทธศาสตร์ที่ 4 ได้รับงบประมาณมากเป็นอันดับ 2 รองจากยุทธศาสตร์ที่ 2 โดยมีงบประมาณจำนวน 574.0 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 0.60 ของงบประมาณทั้งหมด

ยุทธศาสตร์ที่ 5 ได้รับงบประมาณมากเป็นอันดับ 3 ในบรรดา 5 ยุทธศาสตร์ภายใต้แผนพัฒนาโลจิสติกส์ฯ โดยมีงบประมาณจำนวน 269.4 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 0.28 ของงบประมาณทั้งหมด

ยุทธศาสตร์ที่ 3 ได้รับงบประมาณมากเป็นอันดับ 4 ในบรรดา 5 ยุทธศาสตร์ภายใต้แผนพัฒนาโลจิสติกส์ฯ โดยมีงบประมาณจำนวน 40.5 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 0.04 ของงบประมาณทั้งหมด

ยุทธศาสตร์ที่ 1 ได้รับงบประมาณน้อยที่สุดในบรรดา 5 ยุทธศาสตร์ภายใต้แผนฯ โดยมีงบประมาณจำนวน 34.5 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 0.03 ของงบประมาณทั้งหมด

จากการจัดสรรงบประมาณข้างต้น สังเกตได้ว่า ภาครัฐให้การสนับสนุนและลงทุนด้านการเพิ่มประสิทธิภาพระบบขนส่งและโลจิสติกส์มากที่สุด ซึ่งคือ ยุทธศาสตร์ที่ 2 โดยงบประมาณถูกจัดสรรไปเพื่อการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งทางรางมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 66.4 รองลงมาได้แก่ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งทางน้ำ คิดเป็นร้อยละ 19.3 ทางถนน ร้อยละ 14.0 ส่วนทางอากาศได้รับงบประมาณน้อยที่สุดเพียงร้อยละ 0.0042 โดยภายใต้งบประมาณทางราง ส่วนใหญ่ใช้เพื่อการจัดหาและปรับปรุงเครื่องมืออุปกรณ์ที่เกี่ยวข้องกับรถไฟ (ได้แก่ รถจักร รถโบกี้ ระบบอาณัติสัญญาณไฟ เครื่องกันระบบโครงข่ายโทรคมนาคม) การก่อสร้างรางรถไฟทางคู่ และการปรับปรุงทางรถไฟ ซึ่งสอดคล้องกับเป้าหมายของยุทธศาสตร์ที่ 2 แต่อย่างไรก็ดีพบว่า หลายโครงการด้านการพัฒนาทางรางยังไม่สามารถดำเนินการได้ในทางปฏิบัติให้เกิดผลสำเร็จเป็นรูปธรรม อันเนื่องมาจากปัญหาการบริหารจัดการโครงการภายในของ รฟท. และการเตรียมความพร้อมในขั้นตอนการศึกษาความเหมาะสมของโครงการและการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) เป็นต้น

1.3) ผลการดำเนินงาน จำแนกรายยุทธศาสตร์

ยุทธศาสตร์ที่ 1 การปรับปรุงประสิทธิภาพระบบโลจิสติกส์ในภาคการผลิต

การพัฒนาโลจิสติกส์ในภาคอุตสาหกรรมของไทยบางส่วนมีความตระหนักและเข้าใจถึงความสำคัญของระบบโลจิสติกส์มากขึ้น ส่วนหนึ่งเป็นผลมาจากความต้องการของลูกค้าที่กระตุ้นให้ผู้ประกอบการพัฒนา

ศักยภาพให้สามารถตอบสนองความต้องการของลูกค้าเพื่อรักษาและขยายฐานลูกค้า อีกส่วนหนึ่งเกิดจากการที่ผู้ประกอบการบางส่วนเริ่มใช้เทคนิคการบริหารจัดการโลจิสติกส์ที่ทันสมัย เช่น เทคโนโลยีสารสนเทศ หรือ ซอฟต์แวร์ด้านการบริหารจัดการโลจิสติกส์และการขนส่ง ทั้งนี้ในส่วนของการเกษตรยังมิได้ให้ความสำคัญในการปรับปรุงประสิทธิภาพของระบบโลจิสติกส์มากนัก อีกทั้งยังขาดข้อมูลรายละเอียดของต้นทุนโลจิสติกส์ของสินค้าเกษตร เช่น ข้าว แป้ง ยาง ผลไม้เศรษฐกิจและข้อมูลในลักษณะ Time Series เพื่อวิเคราะห์ถึงการเปลี่ยนแปลงตามกาลเวลา รวมถึงการขาดความตระหนักและให้ความสำคัญจากทั้งภาครัฐ และเกษตรกร นอกจากนี้การจัดทำดัชนีชี้วัดด้านต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP ของประเทศ ไม่สามารถเป็นเกณฑ์ประเมินที่สะท้อนต้นทุนที่แท้จริงของภาคการผลิตได้ เนื่องจากมิได้จำแนกลักษณะของสินค้าเป็น Product Base และ Area Base ซึ่งควรจะต้องจัดเก็บต้นทุนโลจิสติกส์ต่อยอดขายของแต่ละกลุ่มอุตสาหกรรม (Cluster) หรือรายสินค้า เพื่อให้สามารถพิจารณาถึงประสิทธิภาพในกระบวนการโลจิสติกส์ได้อย่างถูกต้อง จากการศึกษาพบว่าข้อมูลระหว่างต้นทุนโลจิสติกส์ระดับจุลภาคที่ต้นทุนโลจิสติกส์ของผู้ประกอบการในภาคการผลิตโดยรวมยังไม่ได้ลดลงเท่าที่ควร ในขณะที่ต้นทุนโลจิสติกส์ระดับมหภาค ผลการจัดเก็บข้อมูลด้านต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP ของประเทศไทยแสดงให้เห็นถึงแนวโน้มที่ลดลง โดยจากร้อยละ 18.8 ในปี พ.ศ. 2550 ลดลงเหลือร้อยละ 16.8 ในปี พ.ศ. 2552 แต่ยังคงอยู่ในระดับสูงเนื่องจาก คุณภาพการบริหารจัดการสินค้าคงคลังของผู้ประกอบการไทยที่เป็น SMEs ยังไม่มีประสิทธิภาพเทียบเท่ากับธุรกิจต่างชาติ รวมทั้งกระบวนการในการลดต้นทุนสินค้าคงคลังไม่มีความเป็นรูปธรรม และภาครัฐไม่มีความเข้าใจในระบบการทำงานของผู้ประกอบการในสายการผลิตอย่างเพียงพอ

ในการพัฒนาระยะต่อไป ภาครัฐควรจัดเก็บข้อมูล และวิเคราะห์รายละเอียดขององค์ประกอบของต้นทุนในระดับ สินค้า พื้นที่ และกิจกรรม เพื่อบ่งชี้สาเหตุของต้นทุนโลจิสติกส์ที่สูง วิเคราะห์และเข้าใจประเด็นปัญหาที่ก่อให้เกิดอุปสรรคด้านโลจิสติกส์ในแต่ละห่วงโซ่อุปทาน ขณะที่ส่งเสริมให้ภาคเอกชนให้ความสำคัญกับการบริหารโลจิสติกส์ภายในองค์กร จัดทำ Best Practice Logistics Model ในแต่ละอุตสาหกรรมหรือคลัสเตอร์เป้าหมาย รวมถึงสร้างแรงจูงใจให้ผู้ประกอบการที่ต้องลงทุนและปรับปรุงด้านโลจิสติกส์ เช่น การจัดทำตัวชี้วัดระดับ Sector

ยุทธศาสตร์ที่ 2 การเพิ่มประสิทธิภาพระบบขนส่งและโลจิสติกส์

ระบบโลจิสติกส์ของไทยยังอยู่ในระดับพื้นฐานที่เรียกว่า โลจิสติกส์ระดับขนส่ง (Transport Base) ซึ่งการพัฒนาส่วนใหญ่เป็นการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางกายภาพ (Physical/Hard Infrastructure) โดยเป็นการเน้นการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งทางถนนเป็นหลัก โดยปริมาณและคุณภาพของโครงสร้างพื้นฐานและการให้บริการด้านการขนส่งทางถนน รวมทั้งทางอากาศเพิ่มขึ้น และมีโครงข่ายการขนส่งทางถนนในประเทศเชื่อมโยงสู่ชายแดน/ประตูการค้า ในขณะที่ประสบความล้มเหลวในการขับเคลื่อนการพัฒนาทางรางและทางน้ำในทางปฏิบัติ ทำให้ต้นทุนโลจิสติกส์ของไทยสูง และทำให้การพัฒนาการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบล่าช้า จากการศึกษาพบว่าประมาณถูกจัดสรรไปในการพัฒนาการขนส่งทางรางและทางน้ำมากเป็นอันดับ 1 และ 2 ของการขนส่ง 4 รูปแบบตามลำดับ แต่อย่างไรก็ดีคุณภาพของการขนส่งทั้งสองรูปแบบไม่ดีเท่าที่ควรเมื่อเปรียบเทียบกับงบประมาณจำนวนมาก เห็นได้จากสัดส่วนปริมาณการขนส่ง

ภายในประเทศ ส่วนใหญ่อยู่ที่การขนส่งทางถนนเป็นหลักมีใช้ทางราง โดยทางถนนมีสัดส่วนมากกว่าร้อยละ 80 ตลอด 3 ปีตั้งแต่ปี พ.ศ. 2550-2552 โดยในปี พ.ศ. 2552 มีอัตราการขยายตัวของสัดส่วนการขนส่งทางถนนคิดเป็นร้อยละ 1.09 จากปี พ.ศ. 2550 สัดส่วนรองลงมา คือ การขนส่งทางน้ำภายในประเทศ การขนส่งทางชายฝั่งทะเล การขนส่งทางราง และการขนส่งทางอากาศ ตามลำดับ โดยเฉพาะอย่างยิ่งการขนส่งทางรางและทางน้ำมีอัตราการเติบโตลดลงเป็นอย่างมาก ซึ่งการขนส่งระหว่างประเทศทางรางมีอัตราการเติบโตลดลงมากถึงร้อยละ 75 และมีแนวโน้มลดลงอย่างต่อเนื่องในช่วงปี พ.ศ. 2550-2552 ในขณะที่การขนส่งระหว่างประเทศทางถนนกลับมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องและมีอัตราการเติบโตมากขึ้นถึงร้อยละ 90 ในปี พ.ศ. 2552 เทียบกับปี พ.ศ. 2550

การพัฒนาด้านความเพียงพอและคุณภาพของโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งในประเทศ (Availability and Quality of Transport Infrastructure) มีการพัฒนาที่ล่าช้ากว่าประเทศอื่นๆ จากการศึกษาการจัดอันดับโดย World Economic Forum (WEF) ภายใต้ดัชนีชี้วัดความสามารถในการอำนวยความสะดวกทางการค้า (Enabling Trade Index: ETI) ในปี พ.ศ. 2551 และ 2553 (ซึ่งมีเฉพาะปีดังกล่าว) พบว่าความเพียงพอและคุณภาพของโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งในประเทศ (Availability and Quality of Transport Infrastructure) มีคะแนนเพิ่มสูงขึ้น แต่อันดับกลับถดถอยลงจากอันดับที่ 29 ในปี พ.ศ. 2551 ลดอันดับลงเป็นอันดับที่ 40 ในปี พ.ศ. 2553 จากทั้งหมด 125 ประเทศ ซึ่งสอดคล้องกับการจัดอันดับโดยธนาคารโลก (World Bank) ภายใต้ดัชนีชี้วัดขีดความสามารถด้านโลจิสติกส์ (Logistic Performance Index: LPI) ในปี พ.ศ. 2550 และปี ค.ศ. 2553 (ซึ่งมีเฉพาะปีดังกล่าว) พบว่า โครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งและเทคโนโลยีสารสนเทศ (Infrastructure) มีคะแนนเท่าเดิม แต่อันดับกลับถดถอยลงจากอันดับที่ 32 ในปี พ.ศ. 2550 ลดอันดับลงเป็นอันดับที่ 36 ในปี พ.ศ. 2553 จากทั้งหมด 155 ประเทศ ทั้งนี้มีสาเหตุมาจากการไม่เข้าใจถึงการพัฒนาโลจิสติกส์ ทำให้ภาครัฐเน้นเพียงการพัฒนาด้านโครงสร้างพื้นฐานทางกายภาพ (Physical / Hard Infrastructure) รวมถึงกฎระเบียบที่ไม่เอื้อต่อการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน เช่น การศึกษา EIA เป็นต้น อีกทั้งยังมีช่องโหว่และคอขวด (Bottle Neck) ในการพัฒนาประสิทธิภาพด้านการขนส่งอยู่ค่อนข้างมาก โดยเฉพาะการขาดการวางแผนแม่บท (Master Plan) ที่เป็นแผนบูรณาการที่เชื่อมโยงรูปแบบการขนส่งต่างๆ เพื่อช่วยตอบโจทย์การพัฒนาการขนส่งทางบก ทางน้ำ และทางรางให้สอดคล้องประสานรับช่วงการขนส่งกันและกัน

ในการพัฒนาระยะต่อไปควรเร่งพัฒนาระบบราง ลดขั้นตอนการดำเนินงานของภาครัฐที่ซ้ำซ้อน และปรับแก้กฎหมายที่ไม่เอื้อต่อการพัฒนาระบบการขนส่งทางราง เช่น EIA และการทำประชาพิจารณ์ รวมถึงจัดให้มีศูนย์รวบรวมและกระจายสินค้าในประเทศ (Domestic Distribution Center) อย่างเพียงพอ

ยุทธศาสตร์ที่ 3 การพัฒนารัฐกิจโลจิสติกส์

การพัฒนาผู้ให้บริการด้านโลจิสติกส์ของไทยไม่ได้พัฒนาดีขึ้นอย่างแท้จริง ในมุมมองภายในประเทศนั้นมีแนวโน้มที่ดีขึ้นในเชิงปริมาณเนื่องจากจำนวนผู้ให้บริการโลจิสติกส์จากสถิติจำนวน

ผู้ประกอบการโลจิสติกส์ที่จัดเก็บโดยกรมพัฒนาธุรกิจการค้า ณ เดือนกันยายน 2553 แสดงถึงจำนวน ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ในประเทศไทยที่เพิ่มมากขึ้นอย่างต่อเนื่องตลอด 4 ปีนับตั้งแต่ปี พ.ศ. 2550-2553 จาก จำนวน 15,878 รายในปี พ.ศ. 2550 เพิ่มขึ้นเป็น 17,824 รายในปี พ.ศ. 2553 หรือมีอัตราการเติบโตเฉลี่ย อยู่ที่ร้อยละ 2.9 ต่อปี แต่ในมุมมองของต่างประเทศ การพัฒนาผู้ให้บริการด้าน โลจิสติกส์จากการจัดอันดับโดย WEF พบว่า ความเพียงพอและคุณภาพของการให้บริการขนส่งของไทยใน ภาพรวมอยู่ในอันดับที่ 26 จากทั้งหมด 125 ประเทศในปี พ.ศ. 2553 ดีขึ้นจากปี พ.ศ. 2551 ที่อยู่ในอันดับ ที่ 30 แต่เป็นที่น่าสังเกตว่า จากการจัดอันดับโดย World Bank สมรรถนะผู้ให้บริการโลจิสติกส์ทั้งภาครัฐ และภาคธุรกิจของไทยโดยรวมอยู่ในอันดับที่ 39 จากทั้งหมด 155 ประเทศในปี พ.ศ. 2553 ซึ่งลดลงจาก อันดับที่ 29 ในปี พ.ศ. 2550 ซึ่งแสดงนัยสำคัญว่าในเชิงคุณภาพ สมรรถนะของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทย มิได้มีพัฒนาการที่ดีขึ้นอย่างแท้จริง นอกจากนี้ผู้ให้บริการด้านโลจิสติกส์ของไทยส่วนใหญ่เป็นกิจการขนาด กลางและขนาดย่อม (SMEs) และขาดการรวมตัว (Fragmented) ทำให้ลักษณะการให้บริการไม่ครบวงจร (Integrated Logistics Service) ประกอบกับขาดนวัตกรรมด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ การบริหารจัดการที่ เป็นสากล และเข้าถึงแหล่งเงินทุนได้ยาก อีกทั้งตลาดผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทยภายในประเทศมีการแข่งขันที่ ค่อนข้างสูง โดยกว่าร้อยละ 60 เป็น SMEs อยู่ในภาคขนส่งด้วยรถบรรทุก ขาดเครือข่ายในต่างประเทศ ขาด องค์ความรู้ ขาดการจัดการที่เป็น Best Practice ซึ่งส่งผลให้ต้นทุนและการแข่งขันเชิงราคา เสียเปรียบใน การแข่งขันกับผู้ประกอบการต่างชาติ หรืออาจเกิดเหตุการณ์ที่ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทยต้องปิดกิจการหรือ ถูกควบรวมกับผู้ประกอบการต่างชาติที่พัฒนากว่าไทย หากไม่สามารถพัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขัน เพื่อที่จะรองรับการเปิดเสรีภาคบริการโลจิสติกส์ภายใต้กรอบข้อตกลง AEC ในปี ค.ศ. 2013 ได้

ในการพัฒนาระยะต่อไปควรศึกษาสถานะปัจจุบัน และพัฒนาแผนเพิ่มขีดความสามารถทาง การแข่งขันของธุรกิจโลจิสติกส์ไทย ทำการส่งเสริมหรือปรับปรุงกฎหมายให้เอื้อต่อการสร้างความเข้มแข็ง เพื่อสร้างอำนาจการต่อรองให้กับผู้ประกอบการไทย และสร้างให้เกิดการรวมตัวหรือควบรวมธุรกิจโลจิสติกส์ ไทยเพื่อความเข้มแข็งและสามารถแข่งขันกับธุรกิจต่างชาติได้ สร้างเครือข่ายผู้ให้บริการโลจิสติกส์ (Logistic Service Providers Network: LSPs Network) โดยมอบหมายให้ทูตพาณิชย์ที่ประจำอยู่ในต่างประเทศ มี บทบาทในการสนับสนุนการพัฒนาเครือข่ายด้วยการจับคู่ธุรกิจ (Business Matching) กับ LSPs ในประเทศ ต่างๆ รวมทั้งสร้างแรงจูงใจให้กับ LSPs ต่างประเทศ ลงทุนร่วมกับ LSPs ไทย เพื่อให้มีการถ่ายทอด องค์ความรู้ สนับสนุนผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทยที่มีขีดความสามารถในการแข่งขันให้ไปลงทุนในต่างประเทศ โดยอาจออกมาตรการจูงใจ เช่น ด้านภาษี หรือการกู้เงินทุน เป็นต้น

ยุทธศาสตร์ที่ 4 การปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้า

การปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้าของประเทศไทยในระยะ 5 ปีที่ผ่านมา มีพัฒนาการ อยู่ในระดับปานกลาง โดยระบบอำนวยความสะดวกทางการค้าของไทยมีประสิทธิภาพมากขึ้น ทั้งในส่วน ของระยะเวลาและค่าใช้จ่ายที่ใช้ในกระบวนการทำธุรกรรม และการขนส่งสินค้าเพื่อการส่งออก-นำเข้าหรือ ถ้ายาล่าที่ลดลง การตรวจสอบ/ตรวจปล่อยสินค้าที่มีความรวดเร็วมากขึ้น รวมถึงจำนวนแบบฟอร์มเอกสารใน

การทำธุรกรรมเพื่อการส่งออก-เข้าลดลง ทั้งนี้เนื่องมาจากการปรับปรุงประสิทธิภาพการให้บริการผ่านระบบ e-Customs แม้ว่าในภาพรวมการปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้าของไทยจะมีพัฒนาการที่ดีขึ้น แต่ยังไม่ดีเท่าที่ควร โดยเฉพาะการพัฒนากระบวนการ National Single Window (NSW) ยังมีความล่าช้า เนื่องจากที่ผ่านมาได้มีการเปลี่ยนเจ้าภาพยุทธศาสตร์บ่อยครั้ง และโดยเฉพาะอย่างยิ่ง ข้อจำกัดด้านกฎหมาย และการขาดแคลนบุคลากรที่มีความเชี่ยวชาญด้านคอมพิวเตอร์และเทคโนโลยีสารสนเทศ ทั้งนี้จากการศึกษาข้อมูลการจัดอันดับทางประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ของ WEF และ World Bank สรุปได้ว่าดัชนี ย่อยด้านประสิทธิภาพของกระบวนการส่งออกจากการจัดอันดับด้านความสามารถด้านโลจิสติกส์ ภายในประเทศในภาพรวม (Domestic LPI) โดย World Bank ประเทศไทยนำประเทศสิงคโปร์ ฮองกง มาเลเซีย จีน และเกาหลีใต้ ที่มีมิติด้านระยะเวลาในการส่งออก (ทั้งทางบก ทางเรือ และทางอากาศ) ค่าใช้จ่ายของผู้ประกอบการ (ทั้งทางบก ทางเรือ และทางอากาศ) และจำนวนหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ยกเว้น จำนวนแบบฟอร์มที่ไทยยังเป็นรองประเทศสิงคโปร์ และฮองกง ส่วนด้านประสิทธิภาพของกระบวนการ นำเข้านั้น โดยรวม ไทยยังเป็นรองประเทศอื่นๆ ได้แก่ ฮองกง มาเลเซีย สิงคโปร์ และเกาหลีใต้ การจัด อันดับด้านการบริหารจัดการในการส่งออก-นำเข้าในภาพรวม โดย WEF ประเทศไทยเพิ่มจากอันดับที่ 56 ในปี พ.ศ. 2551 ขึ้นมาเป็นอันดับที่ 41 ในปี พ.ศ. 2553 จากทั้งหมด 125 ประเทศ แต่ถึงแม้ว่าจะมี พัฒนาการที่ดีขึ้น แต่หากพิจารณารายละเอียดและเทียบกับต่างประเทศแล้ว พบว่าประเทศไทยยังเป็นรอง ประเทศสิงคโปร์ ฮองกง และเกาหลีใต้อยู่ทั้งในดัชนีย่อยด้านประสิทธิภาพด้านพิธีการหรือกระบวนการทาง ศุลกากร และประสิทธิภาพด้านกระบวนการส่งออก-นำเข้า และโดยเฉพาะอย่างยิ่งความโปร่งใสของการ บริหารจัดการด้านการส่งออก-นำเข้าจำเป็นต้องได้รับการแก้ไข ซึ่งไทยเป็นรองประเทศสิงคโปร์ ฮองกง เกาหลีใต้ และมาเลเซีย อยู่มาก ซึ่งสอดคล้องกับข้อมูลจากการจัดอันดับด้านความสามารถด้านโลจิสติกส์ ระหว่างประเทศ (International LPI) ในภาพรวมโดย World Bank ที่พบว่าประเทศไทยลดจากอันดับที่ 31 ในปี พ.ศ. 2550 เป็นอันดับที่ 35 ในปี พ.ศ. 2553 จากทั้งหมด 155 ประเทศ โดยพิธีการศุลกากรมี พัฒนาการที่ถดถอยลง ซึ่งเห็นได้จากการลดอันดับจากอันดับที่ 32 ในปี พ.ศ. 2550 เป็นอันดับที่ 39 ในปี พ.ศ. 2553 ในขณะที่การเตรียมการขนส่งระหว่างประเทศ (International Shipments) มีพัฒนาการที่ดีขึ้น โดยเพิ่มอันดับจากอันดับที่ 32 ในปี พ.ศ. 2550 เป็นอันดับที่ 30 ในปี พ.ศ. 2553 สาเหตุสำคัญเกิดจาก โครงสร้างด้านกฎหมาย กฎระเบียบ และข้อบังคับของหน่วยงานราชการมีการทับซ้อน และกฎหมายบาง ฉบับเป็นอุปสรรคต่อการพัฒนาโลจิสติกส์ เช่น รัฐธรรมนูญฉบับปัจจุบัน มาตรา 190 เกี่ยวกับการทำธุรกรรม ด้านขนส่งสินค้าข้ามแดน กฎหมายของกระทรวงพาณิชย์ด้านสินค้าถ่ายลำหรือTransshipment ไปประเทศ ที่ 3 ยังต้องการใบอนุญาตนำเข้า กฎหมายกรมเจ้าท่า และกฎหมายของกรมศุลกากรที่เป็นอุปสรรคต่อการ ข้ามเคลื่อนโลจิสติกส์ของประเทศ เป็นต้นขาดการให้ความสำคัญในการปรับแก้กฎหมายที่เกี่ยวข้องให้เอื้อต่อ การประกอบธุรกิจของภาคเอกชนและการส่งออก-นำเข้า รวมถึงขาดการบังคับใช้กฎหมายอย่างจริงจัง เพื่อให้เกิดความยุติธรรม

ในการพัฒนาระยะต่อไปควรจัดทำ Roadmap การปรับปรุงกฎระเบียบและพิธีการศุลกากรเพื่อ อำนาจความสะดวกทางการค้า มอบหมายเจ้าภาพที่เหมาะสมสำหรับการพัฒนาระบบ National Single Window (NSW) รวมทั้งเร่งรัดการพัฒนา NSW เพื่อเชื่อมโยงข้อมูลกับหน่วยงานอย่างเป็นบูรณาการให้เป็น

One-Stop Service ปรับปรุงกฎหมายและระบบภาษีให้เอื้อต่อการค้าระหว่างประเทศ และส่งเสริมให้มีการนำระบบอิเล็กทรอนิกส์ที่เป็น e-Logistics โดยให้เข้ามาสนับสนุนการทำงานของหน่วยงานต่างๆ เพื่อความสะดวก รวดเร็ว และมีความโปร่งใส

ยุทธศาสตร์ที่ 5 การพัฒนากำลังคนและกลไกการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์

การพัฒนากำลังคนในภาพรวมที่ผ่านมาเน้นเชิงปริมาณมากกว่าคุณภาพ แม้ว่าจะมีหลักสูตรการฝึกอบรมที่สอดคล้องกับธุรกิจมากขึ้น แต่อย่างไรก็ดี ทั้งจำนวนและคุณภาพของบุคลากรด้านโลจิสติกส์ยังไม่เพียงพอและตรงตามความต้องการของผู้ประกอบการ ส่วนหนึ่งเนื่องมาจากงานด้านโลจิสติกส์จำเป็นต้องอาศัยผู้ที่สำเร็จการศึกษาระดับอาชีวศึกษาหรือต่ำกว่า ซึ่งปัจจุบันภาครัฐและภาคธุรกิจไม่ให้ความสำคัญกับแรงงานระดับอาชีวศึกษามากเท่าที่ควร ทั้งด้านการผลิตบุคลากรระดับอาชีวศึกษา รายได้สวัสดิการและการสร้างความก้าวหน้าในสายอาชีพ (Career Path) ที่จูงใจ นอกจากนี้ยังพบปัญหาการขาดแคลนบุคลากรด้านโลจิสติกส์ในระดับอุดมศึกษา เนื่องจากสถานประกอบการยังไม่มีโครงสร้างแรงจูงใจด้านรายได้หรืออัตราเงินเดือนให้กับบุคลากรด้านโลจิสติกส์ ขณะที่ภาครัฐไม่ได้ให้ความสำคัญกับการผลิตบุคลากรด้านโลจิสติกส์มากเท่าที่ควร และขาดการวางแผนการผลิตบุคลากรสาขาโลจิสติกส์ในระยะยาวอย่างมีประสิทธิภาพ ดังจะเห็นได้จากงบประมาณในการศึกษาวิจัยด้านโลจิสติกส์ของประเทศ รวมทั้งการจัดสรรทุนรัฐบาลด้านโลจิสติกส์มีแนวโน้มลดลงในระยะ 5 ปีที่ผ่านมา ในด้านการพัฒนากำลังคนในเชิงคุณภาพ ปัจจุบันมีจำนวนสถาบันการศึกษาที่เปิดหลักสูตรด้านโลจิสติกส์มากขึ้นจนเกินความต้องการ แต่หลักสูตรยังขาดคุณภาพ ขาดอาจารย์ที่มีคุณภาพ ไม่สอดคล้องกับความต้องการของภาคธุรกิจ หรือไม่สามารถนำไปประยุกต์ใช้ปฏิบัติงานได้จริง เป็นเชิงปริมาณเป็นหลัก นอกจากนี้ภาครัฐยังขาดประสิทธิภาพในการเผยแพร่และประชาสัมพันธ์ผลงานวิจัยหรือผลงานทางวิชาการเพื่อนำไปใช้ประโยชน์ในภาคธุรกิจ

ในการพัฒนาระยะต่อไปควรเน้นการผลิตบุคลากรในเชิงคุณภาพมากกว่าเชิงปริมาณ เช่น ปรับปรุงกระบวนการเรียนการสอนให้สามารถผลิตบุคลากรที่ปฏิบัติงานได้จริง และสอดคล้องกับความต้องการของภาคเอกชน จัดทำมาตรฐานหลักสูตรโลจิสติกส์ทั้งในระดับอุดมศึกษาและอาชีวศึกษา พัฒนาศูนย์ข้อมูลด้านโลจิสติกส์ตลอดทั้งห่วงโซ่อุปทาน เพื่อสร้างความสมดุลระหว่างคลังสมองและแรงงานด้านโลจิสติกส์ และควรให้ความสำคัญกับแรงงานระดับล่าง เช่น พนักงานขับรถบรรทุก พนักงานขับรถ Fork Lift สร้างสมรรถนะกำลังแรงงานให้ได้มาตรฐานสากล สร้างความก้าวหน้าในอาชีพ (Career Path) รวมทั้งส่งเสริมและพัฒนาการวิจัยและฐานข้อมูลด้านโลจิสติกส์ เช่น จัดตั้งศูนย์ข้อมูลรวมด้านโลจิสติกส์ของประเทศเพื่อใช้ประกอบการวางแผนและการขับเคลื่อนแผนยุทธศาสตร์ฯ ไปสู่การปฏิบัติ ดำเนินการประชาสัมพันธ์และเผยแพร่ข่าวสารเชิงรุกให้ถึงระดับจังหวัดทั่วประเทศ

1.4) สรุปประเด็นปัญหาหลักในการดำเนินงานตามแผนยุทธศาสตร์ฯ

จากผลการดำเนินงานตามแผนยุทธศาสตร์ฯ ดังกล่าวข้างต้น ที่ปรึกษาฯ ได้ทำการสังเคราะห์และสามารถสรุปประเด็นปัญหาหลักที่ทำให้ผลการดำเนินงานไม่เป็นไปตามแผนฯ เท่าที่ควร โดยจัดกลุ่มและแบ่งออกได้เป็น 3 ด้าน ซึ่งถือเป็นองค์ประกอบหรือปัจจัยสู่ความสำเร็จของการนำแผนยุทธศาสตร์ไปสู่การปฏิบัติ มีดังนี้

1.4.1) ด้านลักษณะและเนื้อหาของแผนยุทธศาสตร์

แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยในช่วง 5 ปีที่ผ่านมาประสบความสำเร็จในการสร้างการรับรู้ และมีพัฒนาการที่ดีขึ้นแต่เป็นในเชิง ปริมาณมากกว่าคุณภาพ และด้วยอัตราที่ช้า โดยแผนยุทธศาสตร์มีความครอบคลุมในทุกประเด็นการพัฒนา จึงขาดการกำหนดจุดเน้น (Focus) ของแผน หรือไม่มีลักษณะของการเป็นกลยุทธ์เท่าที่ควร (not strategic enough) ประเด็นยุทธศาสตร์และกลยุทธ์การพัฒนามีลักษณะเป็น Functional Silo ซึ่งแบ่งหน้าที่และหน่วยงานรับผิดชอบที่ชัดเจน ทำให้เกิดการแยกส่วนการทำงาน และส่งผลให้การดำเนินงานตามแผนไม่สามารถบรรลุเป้าหมายในภาพรวมได้ อีกทั้งกลยุทธ์การพัฒนาโลจิสติกส์โดยส่วนใหญ่เน้นการเพิ่มประสิทธิภาพของระบบโลจิสติกส์ ยังขาดการกำหนดกลยุทธ์การพัฒนาโลจิสติกส์เพื่อสร้างโอกาสและมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจ และยกระดับขีดความสามารถในการแข่งขันของสินค้าและประเทศได้อย่างแท้จริง

1.4.2) ด้านการแปลงแผนยุทธศาสตร์

หน่วยงานที่เกี่ยวข้องขาดความเข้าใจเชิงลึกต่อโจทย์การพัฒนาโลจิสติกส์ของประเทศ และขาดกระบวนการสร้างความเข้าใจร่วมกันระหว่างหน่วยงานที่กำหนดนโยบายและหน่วยงานปฏิบัติในการแปลงกลยุทธ์การพัฒนาไปสู่การปฏิบัติ ทำให้ไม่สามารถแปลงแผนเป็นโครงการที่ดีและบรรลุเป้าหมายของการพัฒนาได้ นอกจากนั้นตัวชี้วัด (KPIs) ขาดคุณลักษณะที่ดี เนื่องจากเป็นตัวชี้วัดในภาพกว้าง (ไม่สามารถระบุ/บ่งชี้ชัด) ตัวชี้วัดในระดับกลยุทธ์ส่วนใหญ่เป็นการวัดเชิงปริมาณ ไม่สามารถเชื่อมโยงกับตัวชี้วัดในระดับเป้าหมายรวมของแผนได้อย่างชัดเจน รวมทั้งตัวชี้วัดบางตัวเป็นการวัดเชิงคุณภาพ ซึ่งยากต่อการจัดเก็บในทางปฏิบัติให้มีความแม่นยำและเชื่อถือได้ ประกอบกับขาดหลักเกณฑ์การจัดลำดับความสำคัญของแผนงาน/โครงการและกำหนดระยะเวลาการดำเนินงาน (Roadmap) ที่ชัดเจน เพื่อประกอบการพิจารณาจัดสรรงบประมาณและดำเนินงานให้บรรลุเป้าหมายของแผน

1.4.3) ด้านการขับเคลื่อนแผนยุทธศาสตร์สู่การปฏิบัติ

ขาดความต่อเนื่องของการขับเคลื่อนแผนไปสู่การปฏิบัติอันเนื่องมาจากการขาดเสถียรภาพทางการเมืองในช่วงระยะ 5 ปีที่ผ่านมา และขาดกลไกหลักที่มีความเข้มแข็ง มีประสิทธิภาพและอำนาจเพียงพอที่จะสามารถสั่งการให้เกิดการทำงานร่วมกันในลักษณะ Cross-Functional และสร้างเครือข่ายความร่วมมือ (Networking Collaboration) เพื่อการทำงานอย่างบูรณาการ นอกจากนั้นหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้องซึ่งเป็นกลไกในระดับปฏิบัติไม่ได้รับการเผยแพร่และถ่ายทอดองค์ความรู้ที่ดีพอเกี่ยวกับภารกิจ

ด้านโลจิสติกส์ ทำให้ขาดความเข้าใจอย่างถ่องแท้และไม่สามารถปฏิบัติงานที่ได้รับมอบหมายได้อย่างมีประสิทธิภาพ รวมทั้งงบประมาณที่ได้รับการจัดสรรมีลักษณะกระจายตัว ทำให้ผลการดำเนินงานตามแผนยุทธศาสตร์ไม่สามารถสร้างผลกระทบในเชิงโครงสร้างหรือบรรลุเป้าหมายสุดท้ายได้ และยังมีความล่าช้าในการดำเนินงานเนื่องจากข้อจำกัดด้านระบบและระเบียบปฏิบัติของส่วนราชการ

1.5) ข้อเสนอแนะจากการทบทวนและประเมินผลการดำเนินงานตามแผนยุทธศาสตร์ฯ

จากประเด็นปัญหาหลัก 3 ด้านข้างต้น ที่ปรึกษาฯ ขอเสนอแนะกรอบหลักการในการพัฒนายุทธศาสตร์โลจิสติกส์ของประเทศไทยในระยะ 5 ปีต่อไป (พ.ศ. 2555 – 2559) ดังนี้

1.5.1) กรอบหลักการในการพัฒนาในระยะต่อไป

1) ด้านลักษณะและเนื้อหาของแผนยุทธศาสตร์

- (1) พัฒนายุทธศาสตร์ให้มีความชัดเจนขึ้น และให้เกิดการทำงานบูรณาการ โดยแผนยุทธศาสตร์ควรมีลักษณะเป็น Issue-Based และ Cross Function ที่มีเป้าหมายและระยะเวลาในการดำเนินงาน (Roadmap) ที่ชัดเจน และสอดคล้องกับแนวทางการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ โดยกำหนดสินค้าเป้าหมายและวิเคราะห์เชิงลึกในลักษณะห่วงโซ่คุณค่า (Value Chain) เพื่อกำหนดปัจจัยสู่ความสำเร็จ (Key Success Factor)
- (2) แผนยุทธศาสตร์ควรคำนึงถึงความสามารถในการแข่งขันของประเทศไทยในระดับภูมิภาค โดยเฉพาะอาเซียนเพื่อรองรับการรวมกลุ่มประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC) และเตรียมรับมือกับบทบาทของประเทศจีนที่กำลังแผ่ขยายอย่างต่อเนื่อง
- (3) กำหนดยุทธศาสตร์ที่เป็นเชิงรุกมากขึ้นเพื่อ “สร้างโอกาส” และ “สร้างมูลค่าเพิ่ม” ให้กับอุตสาหกรรม และ/หรือ สินค้าเป้าหมายของประเทศ ในขณะเดียวกัน มียุทธศาสตร์เชิงรับเพื่อปิดจุดอ่อนและเพิ่มขีดความสามารถทางการแข่งขันของผู้ประกอบการไทย
- (4) พัฒนานองค์ความรู้ด้านแนวคิดการจัดทำยุทธศาสตร์ที่ถูกต้องให้กับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
- (5) รวบรวมและพัฒนานองค์ความรู้และฐานข้อมูลที่เหมาะสมเพื่อใช้ในการพัฒนายุทธศาสตร์

2) ด้านการแปลงแผนยุทธศาสตร์

- (1) แผนยุทธศาสตร์ฯ ควรมีการกำหนดตัวชี้วัด (KPIs) ที่เหมาะสมและเชื่อมโยงกับเป้าหมาย และทำการเชื่อมโยง (Cascade) ตัวชี้วัดไปในระดับปฏิบัติการ โดยมีการลงรายละเอียดของ KPIs ที่ชัดเจน และสอดคล้องกับประเด็นยุทธศาสตร์ รวมทั้งเป็นตัวชี้วัดที่สามารถประเมินผลได้จริงในทางปฏิบัติ
- (2) สื่อสาร ถ่ายทอด และเผยแพร่เป้าหมายของแผนฯ ในภาพรวมแก่หน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งภาครัฐและภาคเอกชน เพื่อสร้างความเข้าใจร่วมกันและทำงานเพื่อบรรลุเป้าหมายร่วมกัน

- (3) พัฒนาคณะความรู้ด้านโลจิสติกส์และแนวคิดการจัดทำโครงการที่สอดคล้องกับยุทธศาสตร์ให้กับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
- (4) จัดทำเกณฑ์การจัดลำดับความสำคัญโครงการที่เหมาะสม

3) ด้านการขับเคลื่อนแผนยุทธศาสตร์ฯ สู่การปฏิบัติ

- (1) ให้กลไกหลักในการขับเคลื่อนแผนสู่การปฏิบัติ มีอำนาจในการกำหนดทิศทาง รวมทั้งงบประมาณของ การพัฒนาโลจิสติกส์อย่างชัดเจนเพื่อดำเนินงานอย่างบูรณาการ
- (2) ปรับปรุงกลไกหลักให้เป็น Policy Delivery มากกว่าการเป็น Policy Maker
- (3) ปรับปรุงระเบียบราชการต่างๆ ที่เป็นอุปสรรคต่อการขับเคลื่อนแผนฯ
- (4) ประสานงานในการทำรายละเอียดของแผนยุทธศาสตร์ และแผนปฏิบัติการ (Action Plan) ทั้งในระดับภายในกระทรวง และระหว่างกระทรวง
- (5) พัฒนาความสามารถ (Capacity Building) ให้กับบุคลากรภาครัฐที่เกี่ยวข้องกับยุทธศาสตร์โลจิสติกส์อย่างเหมาะสม พร้อมทั้งเผยแพร่และถ่ายทอดองค์ความรู้เชิงลึกเกี่ยวกับภารกิจด้านโลจิสติกส์ เพื่อสร้างความเข้าใจอย่างถ่องแท้ในงานที่ได้รับมอบหมาย

1.5.2) การบริหารจัดการเพื่อขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ไปสู่การปฏิบัติ

จากการศึกษาและประมวลกรณีศึกษาของต่างประเทศ การสังเกตการณ์และประสบการณ์ของทางที่ปรึกษา พบว่า ประเด็นปัจจัยสู่ความสำเร็จที่สำคัญในการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์สู่การปฏิบัติคือ การพัฒนา สชช. ไปสู่การเป็นหน่วยงานบริหารยุทธศาสตร์ (Office of Strategy Management : OSM) โดยเป็นผู้กำหนดนโยบายและยุทธศาสตร์ ในขณะเดียวกัน เป็นผู้บริหารจัดการยุทธศาสตร์สู่การปฏิบัติ ซึ่งรวมถึงการมีอำนาจในการกำกับดูแลงบประมาณร่วมด้วย นอกจากนั้นควรจะต้องมีความต่อเนื่องในการดำเนินงาน การติดต่อ สื่อสาร ประสานงานระหว่างระดับนโยบายและระดับปฏิบัติการ รวมทั้งติดตามและประเมินผล

การยกระดับ สชช. จากการเป็นหน่วยวางแผนยุทธศาสตร์ (Strategic Planning Unit) พัฒนาสู่การเป็น “หน่วยงานบริหารยุทธศาสตร์ (Office of Strategy Management - OSM)” นั้น คือการเพิ่มเติมบทบาทจากการวางแผนการจัดทำยุทธศาสตร์ระดับประเทศ ให้ครอบคลุมถึงบทบาทการเป็นผู้นำในการกำกับดูแลรับผิดชอบการผลักดันการแปลงยุทธศาสตร์ไปสู่ภาคปฏิบัติ (Communicate & Translate Strategy) ตลอดจนแปลงเป้าประสงค์และตัวชี้วัดจากระดับองค์กรสู่หน่วยงานและบุคคลที่เกี่ยวข้อง นอกจากนั้น เป็นตัวกลางหลักในการประสานงาน ติดต่อสื่อสาร และเชื่อมโยงกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งภายในและภายนอกองค์กร เพื่อขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ไปสู่ภาคปฏิบัติอย่างเป็นรูปธรรม และเป็นไปในทิศทางเดียวกัน

ทั้งนี้ ในช่วงเริ่มต้น สศช. อาจพิจารณาปรับโครงสร้างขององค์กรให้มีหน่วยงานเฉพาะที่ดูแลเรื่องการจัดทำแผนฯ และขับเคลื่อนการพัฒนาด้านโลจิสติกส์ในฐานะ OSM เป็นรูปแบบ “สำนัก” ซึ่งมีบุคลากรและงบประมาณในการดำเนินงานที่เพียงพอ สำหรับในระยะต่อไป ควรทำการศึกษาในรายละเอียดถึงรูปแบบกลไกการทำงานกลาง ที่มีความเป็นอิสระและมีอำนาจในการบูรณาการการทำงานของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อพัฒนาระบบโลจิสติกส์อย่างเหมาะสมกับระบบการบริหารจัดการภาครัฐของไทย

บทบาทและภารกิจที่สำคัญของหน่วยงานบริหารยุทธศาสตร์ (OSM) ได้แก่ การจัดทำและพัฒนายุทธศาสตร์ (Strategy Development) การจัดทำและดูแลรับผิดชอบระบบการวัดผลการดำเนินงาน (Balanced Scorecard: BSC) การทบทวนยุทธศาสตร์ก่อนนำสู่การปฏิบัติ (Strategy Review) การสื่อสารยุทธศาสตร์เพื่อแปลงไปสู่การปฏิบัติ (Strategy Communication) การบริหารยุทธศาสตร์แผนงานและโครงการต่างๆ อย่างบูรณาการ (Strategic Initiative Management) และการเชื่อมโยงภายในและระหว่างองค์กร (Organization Alignment) หาก สศช. สามารถพัฒนาบทบาทไปสู่การเป็นหน่วยงานบริหารยุทธศาสตร์ (OSM) ได้นั้น จะช่วยยกระดับขีดความสามารถของ สศช. ในการแปลงแผนยุทธศาสตร์ไปสู่ภาคปฏิบัติได้อย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผลมากขึ้น ทำให้การผลักดันการนำยุทธศาสตร์สู่การปฏิบัติเกิดขึ้นอย่างต่อเนื่องและมีการประสานงาน ติดตามผลการดำเนินงานอย่างเป็นระบบ ตลอดจนสามารถสื่อสารและขับเคลื่อนยุทธศาสตร์เหล่านั้นไปสู่ภาคปฏิบัติในทิศทางเดียวกันและเกิดการบูรณาการทุกภาคส่วน

2) บทสังเคราะห์บริบทการแข่งขันและการเปลี่ยนแปลง

ประเด็นบริบทการแข่งขันและการเปลี่ยนแปลงจะส่งผลต่อการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของไทยที่ควรให้ความสำคัญ 3 อันดับแรกคือ (1) การรวมกลุ่มประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC) (2) บทบาทของประเทศไทยในฐานะรัฐประชาชาติจีน และ (3) ปัจจัยด้านต้นทุนพลังงาน โดยสรุปสภาพของบริบทผลกระทบที่คาดว่าจะเกิดขึ้นทั้งเชิงบวกและเชิงลบ รวมทั้งข้อเสนอแนะในภาพรวมดังนี้

2.1) การรวมกลุ่มประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC)

จากการที่ภูมิภาคอาเซียนจะมีการรวมกลุ่มทางเศรษฐกิจโดยจะมีการเปิดเสรีในภาคบริการ ซึ่งรวมถึงสาขาโลจิสติกส์ในปี พ.ศ. 2556 และมีผลเต็มรูปแบบในปี พ.ศ. 2558 ซึ่งทำให้ประเทศสมาชิกในภูมิภาคกลายเป็นฐานการผลิตและตลาดเดียวกัน (Single Production Base and Market) ซึ่งมีประชากรรวมกันกว่า 600 ล้านคน และจะมีการเคลื่อนย้ายของสินค้า บริการ แรงงาน เงินทุน และการลงทุนภายในภูมิภาคอาเซียนอย่างเสรี ดังนั้นโอกาสหรือปัจจัยเชิงบวกที่คาดว่าจะเกิดขึ้นคือ มูลค่าการค้าขายสินค้าและบริการจะเพิ่มมากขึ้น ส่งผลให้เกิดกิจกรรมทางโลจิสติกส์เพิ่มขึ้น มีแนวโน้มพึ่งพาการขนส่งทางบกมากขึ้น และไทยมีศักยภาพที่จะถูกเลือกให้เป็นศูนย์กลางการกระจายสินค้า (DC) ในภูมิภาคอาเซียน อย่างไรก็ตาม ผลกระทบเชิงลบหรือปัจจัยเสี่ยงที่อาจเกิดขึ้น คือ จะมีการแข่งขันจากผู้ให้บริการโลจิสติกส์ (LSPs

Outsourcing) มากขึ้น ผู้ประกอบการ LSPs รายย่อยและรายกลางของไทยอาจมีการรวมกลุ่ม ควบรวมกิจการ ถูกซื้อกิจการหรือปิดกิจการ รวมทั้งบุคลากรด้านโลจิสติกส์ต่างชาติจะเข้ามาในไทยมากขึ้นซึ่งอาจมาแย่งชิงงานหรือตลาดจากคนไทย ทั้งนี้ประเทศไทยจึงควรต้องเตรียมความพร้อมและสร้างโอกาสเชิงรุก โดยประเทศไทยต้องมียุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ในระยะต่อไปที่มีเป้าหมาย ทิศทางและจุดเน้นการพัฒนาที่ชัดเจน โดยต้องเร่งพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานโดยเฉพาะทางถนนที่เชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน ทางรางและทางน้ำ เพื่อการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบให้สำเร็จเป็นรูปธรรม และเร่งปรับแก้กฎหมายที่ไม่เอื้อต่อโลจิสติกส์ การค้าและการลงทุน เป็นต้น

2.2) บทบาทของประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีน

ตามแผนพัฒนาเศรษฐกิจแห่งชาติฉบับที่ 12 จีนได้เน้นการค้ากับภูมิภาคอาเซียนเป็นหลัก โดยมีการวางแผนสร้างเครือข่ายเชื่อมโยงทางถนนและทางรถไฟในภูมิภาคอาเซียน และมีแนวโน้มที่จะเข้ามาประกอบธุรกิจและการค้าในประเทศไทยมากขึ้น ดังจะเห็นได้จากปัจจุบัน จีนได้ดำเนินการค้าเชิงรุกอย่างต่อเนื่อง เช่น เจาะตลาดโดยตรงมาที่ตลาดไท ตลาดสี่มุมเมือง และการเปิดห้างสรรพสินค้าใหม่ China City Complex ซึ่งจีนกำลังสร้างเครือข่ายทางการค้าและภูมิการกระจายสินค้า ทำให้ครองส่วนแบ่งการตลาดในประเทศไทยมากขึ้น ซึ่งจะทำให้ประเทศไทยต้องประสบภาวะการแข่งขันที่รุนแรงมากขึ้น อย่างไรก็ตาม แม้ว่า จะเกิดกิจกรรมด้านการค้าและเศรษฐกิจกับจีนมากขึ้น แต่อาจมีปัจจัยเสี่ยงหรือภัยคุกคาม คือ โครงสร้างพื้นฐานการขนส่งของไทยมีแนวโน้มอาจถูกใช้เป็นทางผ่านของพ่อค้าจีนและสินค้าจีน และเป็นการสร้างมูลค่าให้กับประเทศจีนมากกว่าการสร้างมูลค่าให้กับประเทศไทย ช่องทางการตลาดและจำหน่ายจะถูกควบคุมโดยชาวจีน และผู้ประกอบการขนส่งไทยจะต้องเผชิญสภาวะการแข่งขันที่เข้มข้นขึ้นจากจีน รวมทั้ง ปัญหาการปลอมแปลงสินค้าของจีนรวมกับสินค้าไทยจะมีแนวโน้มเพิ่มมากขึ้น ซึ่งจะส่งผลเสียต่อภาพลักษณ์ของประเทศไทย ทั้งนี้ประเทศไทยจึงควรต้องเตรียมความพร้อมและสร้างโอกาสเชิงรุก โดยภาครัฐจำเป็นต้องร่วมมือกับภาคเอกชนเพื่อศึกษาและทำความเข้าใจแผนการพัฒนาของจีนอย่างลึกซึ้งและจัดทำแนวทางการรับมืออย่างชัดเจนและเร่งด่วน กำหนดให้การพัฒนาระบบโลจิสติกส์เป็นวาระแห่งชาติ (National Agenda) ของประเทศ เร่งพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานในระดับภูมิภาคเพื่อรองรับการค้ากับจีน กำหนดมาตรฐานสินค้านำเข้าเพื่อป้องกันปัญหาสินค้าจีนที่ไม่มีคุณภาพและการปลอมแปลงสินค้า ส่งเสริมการลงทุนในตลาดต่างประเทศของผู้ประกอบการไทย เป็นต้น

2.3) ปัจจัยด้านต้นทุนพลังงาน

น้ำมันเป็นต้นทุนโลจิสติกส์ที่สำคัญเนื่องจากการขนส่งของไทยส่วนใหญ่เป็นการขนส่งทางถนน และราคาน้ำมันเป็นปัจจัยภายนอกที่ประเทศไทยไม่สามารถควบคุมได้ และโดยเฉพาะอย่างยิ่งราคาน้ำมันมีแนวโน้มเพิ่มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง โดยราคาน้ำมันดิบตาม Brent และ West Texas Intermediate (WTI) คาดการณ์ว่า ในไตรมาสที่ 3 ของปี พ.ศ. 2554 ราคาน้ำมันอยู่ที่ระหว่าง 95-110 เหรียญสหรัฐฯ ต่อบาร์เรล และจะเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องในไตรมาสที่ 4 ซึ่งอยู่ที่ระหว่าง 100-115 เหรียญสหรัฐฯ ต่อบาร์เรล ส่วนในปี

พ.ศ. 2555 ราคาน้ำมันจะเพิ่มขึ้นโดยเฉลี่ยอยู่ที่ระหว่าง 114-124 เหรียญสหรัฐฯ ต่อบาร์เรล ในขณะที่ทบวงพลังงานระหว่างประเทศ (International Energy Agency: IEA) ประมาณการอุปสงค์น้ำมันโลกในระยะ 5 ปีข้างหน้า (ปี พ.ศ. 2553-2558) ที่จะเพิ่มขึ้น 1.2 ล้านบาร์เรลต่อวัน หรือร้อยละ 1.3 และการบริโภคน้ำมันจะเพิ่มสู่ระดับ 95.3 ล้านบาร์เรลต่อวัน ในปี พ.ศ. 2559 นอกจากนี้ปัญหาด้านสิ่งแวดล้อมที่เกิดจากการใช้พลังงานในภาคการขนส่งนั้นยังทวีความรุนแรงอย่างต่อเนื่องและกลายเป็นประเด็นสำคัญในระดับโลก จึงทำให้การเตรียมการสำหรับการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม (Green Logistics) กลายเป็นกระแสและแนวโน้มที่สำคัญมากขึ้น ซึ่งภาครัฐไทยควรให้ความสำคัญ โดย Green Logistics จะเน้นโลจิสติกส์ที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมด้วยการลดการขนส่งสินค้าทางรถบรรทุก และเพิ่มการขนส่งทางรถไฟและทางเรือให้มากขึ้น เพื่อลดมลภาวะต่างๆ จากปัจจัยด้านต้นทุนพลังงานที่มีแนวโน้มเพิ่มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง อาจทำให้ผู้ประกอบการขนส่งไทยจำเป็นอย่างยิ่งที่จะต้องรวมกลุ่มกันเพื่อให้กลายเป็นผู้ประกอบการรายใหญ่ที่เข้มแข็ง ซึ่งจะเป็นโยบายต่อการแลกเปลี่ยนข้อมูลการเดินรถระหว่างกัน สามารถขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุกคันเดียวกัน เพื่อใช้ประโยชน์จากการขนส่งด้วยรถบรรทุกให้เกิดผลสูงสุด (Optimization) นอกจากนั้นจะทำให้ภาครัฐเร่งผลักดันการพัฒนาระบบขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multimodal Transportation) ให้สำเร็จเป็นรูปธรรม เนื่องจากการขนส่งทางถนนต้องพึ่งพาการใช้พลังงานซึ่งเป็นเหตุให้ต้นทุนโลจิสติกส์ของไทยสูง และเป็นการลดการใช้พลังงานซึ่งสอดคล้องกับกระแสและแนวโน้มของ Green Logistics

อย่างไรก็ดี ปัจจัยเชิงลบที่อาจจะเกิดขึ้น คือ สภาวะราคาน้ำมันที่สูงขึ้นอย่างต่อเนื่องทำให้ต้นทุนการขนส่งสินค้าของไทยเพิ่มสูงขึ้น ซึ่งจะทำให้การขนส่งสินค้าของผู้ประกอบการทั้งชาวไทยและต่างชาติที่อยู่ในประเทศไทยไม่สามารถแข่งขันกับผู้ประกอบการของประเทศเพื่อนบ้านได้ โดยเฉพาะในปี พ.ศ. 2556 ที่อุตสาหกรรมโลจิสติกส์จะเปิดเสรีในอาเซียน นอกจากนั้นเมื่อมีการเคลื่อนย้ายการลงทุนอย่างเสรีในปี พ.ศ. 2558 ผู้ประกอบการต่างชาติอาจย้ายฐานการผลิต หากเผชิญกับปัญหาอุปสรรคด้านระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยที่ไม่มีประสิทธิภาพและมีต้นทุนสูง และจากการที่ประเทศไทยยังเน้นการขนส่งทางถนนเป็นหลัก ซึ่งมีต้นทุนโลจิสติกส์สูงจากราคาน้ำมันที่เพิ่มขึ้น และมีปัญหามลภาวะทางอากาศสูง ซึ่งหากประเทศไทยขาดการเตรียมความพร้อมที่ดีสำหรับการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม (Green Logistics) จะส่งผลกระทบต่อคุณภาพชีวิต และสุขภาพของประชาชนในประเทศตามมา ซึ่งประเทศไทยต้องมีการเตรียมความพร้อมในด้านต่างๆ จำเป็นต้องวางแผนพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพของระบบโลจิสติกส์ โดยคำนึงถึงปัจจัยการเปลี่ยนแปลงด้านต้นทุนพลังงาน ควบคู่ไปกับปัจจัยด้านความเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม (Green Logistics) พัฒนา ส่งเสริมและผลักดันการพัฒนาระบบขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multimodal Transportation) ตลอดจนวิจัยและพัฒนา รวมทั้งแสวงหาเทคโนโลยีใหม่สำหรับการขนส่งและพลังงานทางเลือกที่เหมาะสมในอนาคต เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพระบบโลจิสติกส์และลดการพึ่งพาการใช้พลังงานเพื่อความเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม

แนวโน้มและความท้าทายอื่นๆ ที่ควรตระหนักและให้ความสำคัญต่อการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของไทยในอนาคต เช่น การบริหารความเสี่ยงในห่วงโซ่อุปทาน (Supply Chain Risk

Management) การบริหารวิกฤตการณ์ (Crisis Management) ความร่วมมือในห่วงโซ่อุปทาน (Supply Chain Collaboration) เป็นต้นอย่างไรก็ดี ประเด็นคำถามที่ไทยจะต้องตระหนักจากบริบทการแข่งขันและการเปลี่ยนแปลงในการพัฒนายุทธศาสตร์โลจิสติกส์ในอนาคต และคงต้องมีเวทีการระดมความคิดเห็นจากทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้องต่อไป มีดังนี้

- ระบบโลจิสติกส์และโครงข่ายเส้นทางคมนาคมในรูปแบบใดที่ไทยจำเป็นต้องพัฒนาเพื่อรองรับการค้ากับจีนและอาเซียน รวมทั้งเพิ่มประสิทธิภาพและค่านึงถึงปัจจัยการเปลี่ยนแปลงด้านต้นทุนพลังงาน ควบคู่ไปกับปัจจัยด้านความเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม (Green Logistics)
- การพัฒนาโลจิสติกส์ในด้านใดจะส่งเสริมให้เกษตรกรและผู้ผลิตสินค้าไทยสร้างรายได้จากจีน และอาเซียน และอย่างไร
- ทำอย่างไรที่จะทำให้บริษัทไทยมีความสามารถในการบริหารจัดการโลจิสติกส์และห่วงโซ่อุปทาน และควบคุมการตลาดและช่องทางการจัดจำหน่ายในภูมิภาคอาเซียนอย่างมีประสิทธิภาพ
- พัฒนาระบบและสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้า (Trade Facilitation) และการบริหารจัดการโลจิสติกส์ในรูปแบบใดที่จะส่งเสริมการค้าตามแนวชายแดน (Border Trade)
- กฎหมาย/กฎระเบียบฉบับใดที่เป็นอุปสรรคต่อการพัฒนาโลจิสติกส์และการค้าระหว่างประเทศ
- องค์ความรู้ใดที่จะส่งเสริมและพัฒนาผู้ประกอบการ พ่อค้าคนกลาง (Trader) และผู้ประกอบการ LSPs ไทยให้มีความสามารถในการแข่งขัน และค้าขายกับพ่อค้าจีนได้อย่างเหมาะสม

3) ข้อเสนอแนะประเด็นการพัฒนาที่สำคัญในระยะ 5 ปีข้างหน้า พ.ศ. 2555-2559

3.1) ทิศทางและเป้าหมายการพัฒนาในระยะต่อไป: หลักการเบื้องต้นในการพัฒนาระบบโลจิสติกส์

- (1) กำหนดให้การพัฒนาระบบโลจิสติกส์เป็นวาระแห่งชาติ (National Agenda) ของประเทศ เพื่อรองรับสถานการณ์การแข่งขันที่ทวีความรุนแรงมากขึ้นทั้งจากจีน และประเทศสมาชิกในอาเซียน โดยเฉพาะประเทศจีนจะเข้ามามีส่วนแบ่งทางการตลาดมากขึ้น และประเทศไทยจะต้องเผชิญกับสถานะการแข่งขันที่เข้มข้นจากจีน
- (2) ไทยจำเป็นต้องมีตำแหน่งทางการแข่งขัน (Positioning) และจัดทำแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศในระยะต่อไปอย่างมีประสิทธิภาพ โดยมีการกำหนดวิสัยทัศน์ที่มองข้ามไปถึงระดับภูมิภาค มีเป้าหมายและทิศทางการพัฒนาที่ชัดเจน มีจุดเน้นในการพัฒนา (Focus) และมีการจัดลำดับความสำคัญ

- (3) แผนโลจิสติกส์ของประเทศในระยะต่อไปควรเปลี่ยนเป้าหมายจากการเน้นลดต้นทุนโลจิสติกส์ มาเป็นการใช้ประโยชน์จากระบบโลจิสติกส์ไทยเพื่อสนับสนุนการค้าและการสร้างรายได้จากกลุ่มประเทศสมาชิกอาเซียน โดยสร้างและเพิ่มกิจกรรมที่มีมูลค่าเพิ่ม (Value-Added)
- (4) ไทยจำเป็นต้องวางแผนพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพของระบบโลจิสติกส์ที่คำนึงถึงปัจจัยการเปลี่ยนแปลงด้านต้นทุนพลังงาน และปัจจัยด้านความเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม (Green Logistics) ควบคู่ด้วย

3.2) ประเด็นการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของไทยในระยะ 5 ปีข้างหน้า พ.ศ. 2555-2559

จากทิศทางและเป้าหมายการพัฒนาข้างต้น ที่ปรึกษาฯ ขอเสนอแนะกรอบประเด็นการพัฒนาใหม่ในลักษณะ Paradigm Shift ในการจัดทำแผนพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของไทยในระยะ 5 ปีข้างหน้า พ.ศ. 2555-2559 ต่อไปซึ่งจะต่อยอดการพัฒนาจากแผนยุทธศาสตร์ในระยะ 5 ปีที่ผ่านมา โดยเพิ่มการเน้นยุทธศาสตร์ Going-out เพื่อผลักดันบทบาทของไทยในการเป็น Integrator of Regional Supply Chain เพื่อสร้างโอกาสเชิงรุก นอกเหนือจากยุทธศาสตร์การปิดจุดอ่อนของการพัฒนาที่ผ่านมา เพื่อสนับสนุนการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศไทยและภาคธุรกิจไทยอย่างยั่งยืน ซึ่งประกอบด้วย 7 ประเด็นดังต่อไปนี้

(1) การพัฒนาจาก Logistics for Logistics เป็น Logistics for Competitiveness

การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ในระยะ 5 ปีที่ผ่านมาเป็นการพัฒนาโลจิสติกส์เพื่อโลจิสติกส์ แต่เนื่องด้วยบริบทการแข่งขันที่เปลี่ยนแปลงไปตามกาลเวลา ดังนั้นแผนยุทธศาสตร์ในระยะ 5 ปีข้างหน้า จึงควรเน้นการพัฒนาโลจิสติกส์เพื่อตอบโจทย์การเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศไทยเพื่อให้ประเทศไทยสามารถแข่งขันได้ในตลาดภูมิภาคอาเซียนและจีนในอนาคตอันใกล้

(2) การพัฒนาจาก “การลดต้นทุน” (Cost) และ “ประสิทธิภาพ (Efficiency)” เป็น “การสร้างโอกาส” และ “การสร้างมูลค่าเพิ่ม (Value Added)”

เป้าหมายในการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ที่ผ่านมามุ่งเน้นเฉพาะมิติการเพิ่มประสิทธิภาพของระบบโลจิสติกส์ โดยวัดจากการลดต้นทุนโลจิสติกส์ในเชิงปริมาณเท่านั้น ยังขาดในส่วนของการสร้างมูลค่าเพิ่ม และประเด็นในเชิงคุณภาพ รวมถึงการสร้างโอกาสสำหรับการพัฒนาในอนาคต

(3) การพัฒนาจาก การขนส่งภายในประเทศ (Domestic Logistics) เป็น การขนส่งระหว่างประเทศในภูมิภาค (ASEAN Logistics)

นอกเหนือจากการเร่งพัฒนาระบบ Missing Link ภายในประเทศแล้ว ควรพัฒนาการขนส่งระหว่างประเทศในระดับภูมิภาคที่เชื่อมโยงประเทศไทยกับประเทศเพื่อนบ้านให้มากขึ้น เช่น มีการเชื่อมโยงเมือง/ประตูการค้าในประเทศไทยกับเมือง/ประตูการค้าหลักที่สำคัญในต่างประเทศ โดยเฉพาะประเทศจีน

ลาว กัมพูชา และพม่า เพื่อมิให้ไทยต้องตกอยู่ในภาวะเสียเปรียบทางการค้าดังเช่นกรณีของประเทศไทยกับ มาเลเซียในปัจจุบัน และคำนึงถึงผลตอบแทนทางเศรษฐกิจที่จะได้รับกลับมาสู่ประเทศจากการลงทุน โครงสร้างพื้นฐานการขนส่งระหว่างประเทศ โดยเฉพาะจีนซึ่งได้กำหนดเป้าหมายของแผนชาติฉบับที่ 12 อย่างชัดเจนว่า ต้องการมุ่งเน้นการค้ากับภูมิภาคอาเซียนเป็นหลัก และมีแนวโน้มที่จีนจะใช้ประเทศไทยเป็น เส้นทางผ่านโดยที่มีได้สร้างมูลค่าให้กับประเทศไทย

(4) การพัฒนาจากการขนส่งแบบ Single-Mode โดยเฉพาะทางถนน เป็น การขนส่งแบบ Multi-Mode โดยเน้นระบบรางและการขนส่งทางน้ำ

ที่ผ่านมาโครงสร้างการขนส่งสินค้าของประเทศไทยยังพึ่งพาการขนส่งทางถนนเป็นหลักซึ่งต้องพึ่งพาการใช้พลังงาน เป็นเหตุให้ต้นทุนโลจิสติกส์ของไทยสูงและมีปัญหาด้านสิ่งแวดล้อมเพิ่มขึ้น ในขณะที่การพัฒนาระบบรางและการขนส่งทางน้ำซึ่งมีต้นทุนที่ต่ำกว่าประสบความสำเร็จเป็นรูปธรรม ไม่มีการพัฒนาการขนส่งทางน้ำและทางชายฝั่งทะเลให้เห็นผลเป็นรูปธรรม จึงควรเร่งพัฒนาโครงข่ายเส้นทางคมนาคมและการขนส่งที่เหมาะสม โดยเฉพาะระบบราง และทางน้ำ ในขณะที่พัฒนาทางถนนที่เชื่อมโยงกับ ประเทศเพื่อนบ้าน เพื่อสนับสนุนการพัฒนาการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบให้สำเร็จเป็นรูปธรรม ใน ขณะเดียวกันเพื่อรองรับการค้าระหว่างประเทศ ทั้งประเทศสมาชิกในอาเซียนและจีน

(5) การพัฒนาจาก Quantity & Hardware Focus เป็น Quality & Software Focus

ประเทศไทยประสบปัญหาการขาดแคลนบุคลากรที่มีคุณภาพและสอดคล้องกับความต้องการ ของผู้ประกอบการ ซึ่งส่วนหนึ่งเนื่องมาจากการขาดอาจารย์/ผู้ฝึกสอนที่มีคุณภาพ และหลักสูตรที่ไม่ได้ ตอบสนองความต้องการของภาคเอกชน

(6) การพัฒนาบทบาทของภาครัฐจากการเป็น Trade Regulator เป็น Trade Facilitator

การพัฒนารูปแบบบทบาทของภาครัฐในระยะต่อไปควรเปลี่ยนจากการที่รัฐเป็นผู้นำ (Government-Led) หรือเป็น Trade Regulator มาเป็นการให้ภาคเอกชนมีบทบาทเป็นผู้นำ (Private-Led) ในขณะที่ ภาครัฐเป็น Trade Facilitator เพื่อให้การดำเนินการขับเคลื่อนการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของไทยประสบ ผลสำเร็จเป็นรูปธรรม รวมทั้งพัฒนาระบบและสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้า (Trade Facilitation) และ การบริหารจัดการโลจิสติกส์ตามแนวชายแดน (Border Trade) นอกจากนั้นควรเร่งปรับแก้กฎหมายและ กฎระเบียบที่เป็นอุปสรรคต่อการพัฒนาโลจิสติกส์ของประเทศ การค้าและการลงทุนระหว่างประเทศ

(7) การพัฒนากลไกหลักในการขับเคลื่อนจากการเป็น Policy Maker เป็น Policy Delivery

ควรปรับปรุงกลไกหลักในการขับเคลื่อนให้เป็น Policy Delivery มากกว่าการเป็น Policy Maker เพื่อให้แผนยุทธศาสตร์ที่ได้พัฒนามาสามารถนำไปแปลงและขับเคลื่อนสู่การปฏิบัติอย่างเป็นรูปธรรม ได้สำเร็จ

Executive Summary

As the development of logistics in Thailand is a national agenda which is important to the competitiveness enhancement for the country and its business sector as a whole, the Office of Economic and Social Development Board (NESDB) has thus developed the national logistics development strategy for the year 2007-2011 which was approved by the cabinet on February 27th, 2007. Its four major objectives are to (1) reduce logistics cost (in terms of cost efficiency) (2) create value-added from the development of logistics industry and related industries (3) increase security and reliability in the delivery of goods and services and (4) to increase Thai business sector's responsiveness ability so as to meet the customers' needs.

Over the past, the NESDB, government agencies as well as the private sector have driven and implemented the development of Thailand's logistics system according to Thailand's Logistics Development Strategy (2007-2011) which demonstrated the substantial progress on many aspects. However, as the national logistics development strategy will end in 2011, to enable the national logistics development to be driven and implemented continuously with the goal and direction which will meet the demand of the private sector, it is necessary to undertake the project "*Performance Evaluation of Thailand's Logistics Development Strategy of 2007-2011*". The project purpose is to assess the development status of Thailand's logistics development and to study relevant competitiveness contexts that will affect the direction of Thailand's logistics development in the next 5 years so as to formulate the second Thailand's Logistics Development Strategy (2012-2016) as the ultimate goal.

In the evaluation process of the national logistics strategy of 2007-2011, the conceptual framework that we, Effinity Co., Ltd., the project consultant employed for the strategy performance evaluation is based on the result-based management theory with the emphasis on outputs and outcomes. The methodology mainly consists of (1) secondary research on the logistics performance of both public and private sector as well as Thailand's logistics performance indicative factsheet, logistics expert interview, private sector perception survey, field trip/site visit on the strategic areas as well as focus group meeting. After receiving all the information from every method, we synthesized the information and evaluated the performance of strategy implementation over the past.

The vision of Thailand's logistics development strategy of the year 2007-2011 is aimed at providing a 'World Class Logistics' to support Thailand's position as a regional business and trading hub of Indochina. The strategic plan comprises five strategies whose implementation performance can be summarized as follows:

1) Summary of Performance of Thailand's Logistics Strategy Implementation

1.1) Overall Performance of Thailand's Logistics Strategy Implementation

The overall performance of Thailand's logistics strategy implementation in the past five years 2007-2011 demonstrated the improvement at a certain level which resulted in a decrease in logistics cost per GDP from 18.8 percent in 2007 to 16.8 percent in 2009. The logistics cost reduction can be seen in all logistics cost components, namely transportation cost, inventory holding cost, and logistics administration cost.

Apart from the increasing ability of the Thai logistics entrepreneurs, the partial reason behind the logistics cost reduction is shrinkage of Thai economy, evidenced by reductions in current GDP growth rate, minimum lending rate (MLR), shipment index, and average diesel fuel price, which affect domestic products and logistics volume. However, when comparing to developed countries, for example, the United States of America that have logistics cost per GDP at only between 1.5 - 1.7%, Thailand's logistics cost is still relatively very high.

In conclusion, the implementation of Thailand's logistics strategy has met the objective of lowering logistics costs, whereas the other two objectives which are to increase the reliability and safety of the product and service and to enhance responsiveness to customer needs were met to a certain extent. Overall, the objective of the past strategy focus only on efficiency of logistics system, whereas it still lacks value creation (value-added) to increase the competitiveness of Thailand.

1.2) Budget Allocation

During the past five years since 2007, the Thai governments have allocated budget to the development of logistics in a total of 96,314.33 million baht, sorted respectively by the highest budget strategy to the lowest budget strategy as follows:

- 1) 2nd Strategy: 95,395.9 million baht or 99.05% of the total budget
- 2) 4th Strategy: 574.0 million baht or 0.60% of the total budget

- 3) 5th Strategy: 269.4 million baht or 0.28% of the total budget
- 4) 3rd Strategy: 40.5 million baht or 0.04% of the total budget
- 5) 1st Strategy: 34.5 million baht or 0.03% of the total budget

According to the budget allocation shown above, it is noted that the highest governments' supports and investments is to improve transport and logistics efficiency (2nd Strategic Agenda). This budget is allocated to develop rail transport infrastructure as the highest allocation, accounted for 66.4 percent of total budget, the rest of the budget is allocated to the development of water transport infrastructure (19.3 percent), road transport infrastructure (14.0 percent), and air transport infrastructure as the lowest budget allocation (0.0042 percent). However, there are many projects related to rail transport development that could not be executed efficiently because of the State Railway of Thailand (SRT), the study for environmental impact (Environmental Impact Assessment: EIA) which required long period of time, the approval waiting from the cabinet, and budget rejection, etc.

In detail of rail infrastructure development, the highest budget of 25,966 million baht was allocated to the projects of train-related equipment's improvement and procurement such as engines, bogies, railway signaling systems, barriers, and telecommunication networks (accounted for 41.1 percent of rail development budget), followed by 15,522 million baht on double track railway project (24.5 percent), 15,287 million baht to improve railway (24.2 percent), 5,787 million baht on development of land bridge to connect Gulf of Thailand and Andaman Sea (9.1 percent), and 622 million baht to feasibility study, design, and development of double track railway and high-speed train projects (0.9 percent), respectively.

1.3) Performance of Thailand's Logistics Strategy Implementation by Strategy

The First Strategy: Business Logistics Improvement

Thai industrial sector has been more aware of an importance of the logistics system development. This is partly because entrepreneurs have to improve themselves to meet their customers' needs, whereas to maintain and expand their customer bases. Another reason is that the entrepreneurs started to use modern logistics management such as logistics information technology, logistics transport and management software, etc. In Thai agricultural sector, the awareness of improving efficiency of logistics system is still low.

Furthermore, there is no information on logistics cost of agricultural products such as rice, rubber, and other high economic value agricultural products both in-depth detail and time series data to analyze changes along the time. Moreover, the use of logistics cost per GDP as a major KPI is unable to reflect the real cost of manufacturing sector. They should be categorized into product base or area base, and collected logistics cost per sales in each industry as a cluster in order to determine logistics efficiency more accurately. The study found that the logistics cost at the micro level is decreased at an unpleasant rate, whereas at the macro level, logistics cost per GDP has dropped from 18.8 percent in 2007 to 16.8 percent in 2009 which was still high because of low quality of warehouse management, inefficient process of reducing inventory holding cost, and misunderstanding in improving manufacturing process.

In the next phase, relevant Thai government agencies should collect data and analyze details of each element of logistics cost based on product, area, and activity in order to clarify the reason of high logistics cost and understand cause and effect of logistics problems in each supply chain. At the same time, the private sector should be promoted and supported to focus on internal logistics management by giving incentives to entrepreneurs for investment and logistics activity improvement.

The Second Strategy: Transport and Logistics Network Optimization

Thailand's logistics development during the past five years was mainly based on the transport system rather than logistics system. Most of the development was a kind of physical infrastructure development which focused mainly on road development. There was some progress in terms of quality and volume of road transportation and network linking to border and gateway. The highest portion of the budget for this strategy was allocated to the development of rail transport, followed by water transport. However, the development of these two transport modes was not satisfied in terms of quality comparing to the large amount of budget. This is because of two main reasons. Firstly, road is the largest portion of products' transport in Thailand. More than 80 percent of transportation in Thailand relies on road with growth rate of 1.09 percent during 2007 to 2009. Secondly, the growth rate of rail and water transportation in Thailand dropped substantially. With regard to the international transport, rail transport dropped approximately 75 percent with a continuous dropping trend, whereas international road transportation increased by 90 percent in 2009 from 2007.

The report of Enabling Trade Index 2010 (ETI 2010) by World Economic Forum (WEF) shows that the availability and quality of transport infrastructure development in Thailand is slower than other countries. Although Thailand's score is improved, its rank is dropped from 29th to 40th out of 125 countries. Similar to the study of Logistics Performance Index 2010 (LPI 2010) by World Bank, the quality of trade and transport related infrastructure is at the same score as it was in 2007 but dropped in ranking from 32nd to 36th out of 155 countries. This slow development is partly because the government did not understand real logistics development and focused only on physical infrastructure development. Moreover, there are many laws and regulations towards logistics development such as EIA as a bottle neck. Most importantly, logistics master plan for development is not integrated. As a result, all modes of transport are not connected and the modal shift cannot be realized accordingly.

The Third Strategy: Logistics Service Internationalization

The development of logistics service providers (LSPs) in Thailand is not substantially improved. Domestically, the industry has good prospects in terms of the number of LSPs, technology, and statistics according to the Department of Business Development report as of September 2010. Number of LSPs in Thailand has increased steadily from 2007 to 2010. There were 15,878 companies in 2007 which increased to 17,824 companies in 2010 with an average growth rate at 2.9 percent per year. Internationally, the development of LSPs in the WEF ranking found that the adequacy and quality of delivery ranking of Thailand elevated from 30th in 2008 to 26th in 2010. However, the World Bank ranking of the performance of LSPs in both public and private sector in Thailand dropped 10 places from 29th in 2008 to 39th in 2010. This indicates that in terms of quality of the services and performance of logistics service providers in Thailand are not a real improvement. According to the study, Thai LSPs mostly are small and medium enterprises (SMEs), lack of collaboration, innovation and information technology as well as professional management, high difficulty to access capital, high domestic competition, no international business connection and no best practice management. This will make loss to Thai LSPs' competitiveness and forces them to leave the market when logistics services sector is liberalized in 2013 by ASEAN Economic Community agreement (AEC).

In the next phase, the plan should focus on the current internal and external situations as well as measures to improve competitiveness in service sector of Thailand. In addition, the government should support laws and regulations that can benefit Thai entrepreneurs and

amend laws and regulations that can harm Thai LSPs especially in terms of privileges for Thais to do business with foreigners. Moreover, it is important to create an environment to help the company consolidate or have merger and acquisitions (M&A) to get benefits from the economy of scale which can be a good support to compete with international firms. The plan should also include providing incentives such as tax incentives and loan to Thai LSPs to invest in other countries and to foreign LSPs to co-invest with Thai LSPs in order to have knowledge transfer between Thai and foreign LSPs.

The Fourth Strategy: Trade Facilitation Enhancement

Development of trade facilitation in the past five years has improved at a moderate level as Thai trade facilitation system becomes more efficient. The transaction process and transportation for import and export are more efficient in dimension of time and cost. Moreover, the import and export procedures need less number of documents due to the better efficiency of the e-Customs. National Single Window (NSW) has improved very slowly. The delay comes from the changes in host for NSW project, which was changed many times. The important reasons of the slow development of NSW are because of the limitations of laws and regulations which are not amended to serve the NSW development and the inadequate number of IT and computer experts.

According to Domestic LPI from the World Bank, in terms of the lead time and cost of port/ airport and land as well as a number of agencies indices, Thailand is ranked at the highest when comparing to Singapore, Hong Kong, Malaysia, China and South Korea. Nevertheless, Thailand has lower efficiency level than Singapore and Hong Kong in terms of number of documents and has lower rank than Hong Kong, Malaysia, Singapore and South Korea in terms of the import efficiency.

According to the ETI of World Economic Forum (WEF), border administration index of Thailand jumped from ranked 53rd in 2007 to 41st in 2010. This shows a significant improvement, but comparing to Singapore, Hong Kong and South Korea, Thailand has lower score in each pillar which consists of efficiency of customs administration, efficiency of import-export procedures and transparency of border administration. This is consistent with the International LPI of the World Bank that Thailand slipped 4 places from 31st in 2008 to 35th in 2010. Thailand dropped 7 places in custom ranking, moving down from 32nd in 2008 to 39th in 2010. The main reasons for this backward development are the overlapping of the structure of the laws and regulations as well as the agencies, obstacles from the laws such as the section 190 of the current constitution regarding transaction of

the border transport, import permission of the transshipment to the third country by Ministry of Commerce's law, and Marine Department's law as well as Customs Department's law. Moreover, the lack of amendment of the obsolete laws and the enforcement of the laws are all the causes of the slow logistics development in Thailand.

In the next phase, the plan should have roadmap to improve trade facilitation especially laws and regulations, and customs procedures. The NSW should be hosted by a certain office and connected to every evolving agency and become One-Stop service. Laws and tax structure should provide incentives for outward investment. The e-Logistics system should be used in every office for faster and convenient connection as well as more transparency.

The Fifth Strategy: Human Resource and Implementation Mechanism Development (Capacity Building)

The human Resource (HR) development during the past five years focused more on quantity than quality. The number and quality of logistics workforce was not adequate, whereas the qualifications of the logistics workforce did not meet the needs of the market/entrepreneurs. The HR development has provided the higher education, while the logistics entrepreneurs needed workforce from the vocational education. The overall quality of the logistics programs provided by universities in Thailand is not satisfied. This is because the curriculum of the programs did not meet the market needs and was not practical. Both government and private sectors have not provided incentives to logistics workforce, such as salary, fringe benefits, career path to persuade them to work in this field. The government sector did not allocate enough resources for long-term HR development, as it can be seen from the low budget allocation for research and development (R&D) and government scholarship for logistics study. In addition, R&D was not publicized for the use of businesses.

In the next phase, it is important to emphasize more on the quality of the human resource development. The government sector should more promote vocational education of logistics field, develop the logistics workforce along the whole value chain, and equalize importance of high and low level workforce especially truck drivers, folk lift drivers, etc. The curriculum of the programs should be more practical and able to meet the market needs. Lastly, the Research and Development (R&D) and logistics information center should be promoted to support planning and implementation of logistics plan as well as distribution of the researches and news to nationwide.

1.4) Summary of Major Issues on Thailand's Logistics Strategy Execution

The major problems and obstacles to Thailand's logistics strategy execution in the past five years 2007-2011 can be divided into three main perspectives as follows.

1.4.1) Strategy Contents

Logistics development in the past five years was regarded as successful in terms of awareness building and understanding on the term "logistics". However, most of the improvements are more quantitative than qualitative, and at a slow rate. The strategy has some weaknesses which are lack of focus and prioritization. Furthermore, the task allocation to each strategy and responsible government agency is a kind of functional silo assignment. Therefore, in the next five years of Thailand's logistics strategy should be more focused or issued-based, providing with a detailed roadmap, in order to lead to cross functional assignment which will result in the integration at the end.

1.4.2) Strategy Translation

Key performance indicators (KPIs) of the strategy lack clarity. They are broad, abstract, and mostly are quantitative indicators, and too focusing on logistics cost per GDP, which are unable to reflect the actual performance. Stakeholders do not clearly understand what logistics is for, so projects in logistics development are not good enough, and unable to create real impact to the country. In the next phase, the KPIs should be systematic, more focused, and more connected to other aspects. There should be clear understanding between stakeholders, both public and private sectors, in order to develop logistics to serve and improve country's competitiveness in the future.

1.4.3) Strategy Implementation

There is no efficient, competent, and authorized mechanism to create cross-functional integration and networking collaboration among all related parties in order to drive strategic plan to efficient implementation. Related agencies did not have knowledge about logistics, which make them do not understand their tasks. Moreover, there is political instability in Thailand during the last five years. There were political reformation in 2008 with changes in Prime Minister and government up to 4 times in the same year. As a result, policies and plans are not consistent and projects cannot be delivered in good results. In the next phase, there should be authorized agency to define logistics development

direction and budget in order to promote integrated operation, and transform approach from 'Policy Delivery' to 'Policy Maker'.

1.5) Recommendations from the Logistics Performance Evaluation

From the three aforementioned perspectives of the major issues, the recommendations for each perspective can be summarized as follows:

1.5.1) Principle of Logistics Development in the Next Five Years 2012-2016

1) Strategy Contents

- (1) Develop a strategy in a clearer way to create the integration of working between related agencies. The strategic plan should be issue-based and cross functional with the clear goal and consistent approach to enhancing the competitiveness of the country
- (2) Strategy should take Thailand's competitiveness at a regional level into account, particularly to support ASEAN integration, so-called "ASEAN Economic Community (AEC)" as well as prepare for the growing steadily influence of China
- (3) Strategy should be more proactive to "create opportunities" and "add value" to the industry and / or the product of the country, whereas enhancing the competitiveness of Thai entrepreneurs
- (4) Enhance the knowledge on the strategy development for the related agencies
- (5) Collect and develop knowledge and the appropriate database which will be useful for the strategy development

2) Strategy Translation

- (1) Create a set of appropriate key performance indicators (KPIs) for each strategy which is linked with its own target and can be evaluated in practice
- (2) Communicate, share, and disseminate the overall goal of Thailand's logistics strategy to the relevant agencies, both public and private sectors, to create a mutual understanding and work together to achieve the common goal
- (3) Develop knowledge of logistics and the conceptual framework for project formulation that is in line with the strategy for the relevant agencies
- (4) Establish criteria for prioritizing projects appropriately

3) Strategy Implementation

- (1) Empower the main mechanism in driving the strategy into action to have the authority to determine the direction as well as the budget of the logistics development for the integration of implementation
- (2) Improve the main mechanism to be “Policy Delivery” rather than “Policy Maker”
- (3) Improve all the rules and regulations that obstruct the strategy implementation
- (4) Coordinate with the internal agencies and external agencies for the details of strategy development and action plan formulation
- (5) Develop capacity building of the government personnel who involve in logistics strategy and disseminate and transfer of knowledge about the logistics mission and responsibility in order to create the mutual understanding on the assignment

1.5.2) Management of Strategy Implementation

As a result of our Best Practice study, observation and working experience, we have found that the critical success factor in driving Thailand’s logistics strategy into action is to develop the role of the NESDB to be Office of Strategy Management or OSM. It means that the NESDB should not act only as a policy maker and strategy developer but also policy delivery. In other words, NESDB should manage the strategy into action. This new role should possess the authority to oversee the budget as well as conduct the monitoring and evaluation. In particular, there should be continuity in the coordination and communication between the policy level and the implementation level.

Developing NESDB from ‘Strategic Planning Unit’ to become “Office of Strategy Management or OSM” means that the NESDB’s role of the national strategic planning will be enhanced to cover the role of governing and driving strategic transformation into practice, strategy communication and translation for both within and outside the organization. As a result, Thailand’s logistics strategy will be driven and implemented successfully and in the same direction for all related agencies.

At the beginning, NESDB may consider organization restructuring to seek for a kind of specific agency that oversees the national logistics strategy development and

implementation in the form of “Office of Strategy Management or OSM”. This OSM should have adequate human resources and operating budgets. In the next phase, NESDB should study in-depth to form a central mechanism of the country that is independent and powerful in integrating the working of relevant agencies to achieve the national goal of developing an appropriate Thailand’s logistics system.

The role and mission of the OSM includes strategy development, balanced scorecard development, strategy review, strategy communication, strategic initiative management and organization alignment.

The new OSM role of NESDB will enhance the capacity of the strategy implementation more effectively and efficiently. The strategy implementation will be continuous, coordinated and monitored systematically.

2) Competitiveness Context and Externalities to Thailand’s Logistics Development

There are 3 important externalities affecting Thailand’s logistics development which are (1) ASEAN Economic Community (AEC) (2) Influence of People's Republic of China and (3) Increase in Energy Price

2.1) ASEAN Economic Community (AEC)

According to the ASEAN Master Plan, three main strategies: Physical Connectivity, Institutional Connectivity and People-to-People Connectivity will bring people, goods and capitals closer by 2015. This economic community will be a single production base and a single market that has approximately 600 million people with the free flow of goods, services and capital. The positive impact of AEC is that there will be more economics activities between countries which will also demand more logistics activities. The main mode of transportation will be more based on road, since most of the member countries are located on the mainland. Thailand has potential to be a distribution hub of ASEAN, as Thailand is located in the center of the region. However, Thai logistics service providers (LSPs) will have to face the severe competition from foreign new comers to Thailand. It is possible that Thai LSPs will be driven out of the market or be merged by international companies. Moreover, Thai logistics labor force will encounter with the competitors from international workforce. Therefore, in the next phase of Thailand’s logistics strategy, Thailand should have very clear goal, direction and focus. Infrastructure for road, railway

and waterway transportation should be developed for a better connectivity with the regional member countries. Lastly, logistics, trade and investment laws that do not facilitate the logistics activities should be amended as fast as possible.

2.2) Influence of People's Republic of China

According to the five-year National Economic Development Plan of People's Republic of China, China focuses on connecting with ASEAN countries by developing road and railway infrastructure. Moreover, there is the continuous flow of China's investment and trade to Thailand through many proactive strategies, for instance, Chinese merchants in Thai Market, Si Moom Muang Market, and China City Complex in Bang Na. China tries to control distribution channels in Thailand. These infrastructure development and connectivity will lead Thailand to have more economic activity with China. However, these developments also have some negative impacts on Thailand. The road and railway connectivity will be used as a route for transporting Chinese products which will give value add to China rather than to Thailand. Distribution channels in Thailand will be controlled by Chinese merchants. Thai LSPs will face high competition in service market because Chinese merchants tend to use their own LSPs. Moreover, Thai products which have better quality, will be subrogated with Chinese lower quality product. According to these possible negative effects, Thai government and private sector should understand the Chinese plan well and its effects on Thai economy as well as should be able to react and manage the changes. Thailand's logistics development should be among one of the national agendas. Regional trading should be supported, since it will be a bigger market and more opportunities for Thai entrepreneurs to sell their products when Chinese come to Thailand. Lastly, there should be a standard for imported products from China so as to protect low quality Chinese products to Thailand.

2.3) Increase in Energy Price

Oil becomes one of the important issues towards logistics in Thailand. This is because main transportation of Thailand is land transport and oil price will rise globally in the next few years due to the higher demand. According to Brent and West Texas Intermediate (WTI) forecast, in 2012, oil price will increase to 114-124 USD per barrel. International Energy Agency (IEA) forecast that oil demand will be in a growing trend in the next 5 years. Oil consumption will rise by 1.2 million barrel per day or 1.3 percent and will increase to 95.3 million barrel per day in 2016. Moreover, an environmental friendly trend is an important global issue. Therefore, the next plan should focus more on green logistics

which will shift from land transportation to railway and waterway transportation in order to reduce CO₂ emission. According to the increase in oil price and environmental concern, multimodal transportation in Thailand should be developed to reduce the oil consumption and Thai logistics entrepreneurs should cooperate and share their information in order to share their resources in transportation. For example, Thai LSPs should share one truck for goods transportation when delivering to the same destination. Due to the continuously rising energy price and the liberalization of the logistics services in 2013, Thai LSPs may lose its competitiveness to international firms. Moreover, when AEC is effective in 2015, people, goods, services and capital will be able to move freely. Then, Thai LSPs who still focus on road transportation will have higher cost of transportation, whereas international entrepreneurs may move their production base to other ASEAN countries that have lower labor cost and logistics cost.

In the next phase, Thailand should plan to improve logistics system with concerns about an increase in energy price and environmental friendliness (green logistics). There should be multimodal transportation development and R&D on new technologies of transport and alternative energy in order to enhance efficiency of Thailand logistics system and reduce the reliance on the energy consumption for green logistics in the future.

Other trends and challenges that will also play an important role are supply chain risk management, crisis management, supply chain collaboration, etc. From the aforementioned context of competition and externalities, the questions that need to be raised for Thailand's logistics strategy development in the next five years are the following:

- Which form of logistics system and transportation network infrastructure in Thailand needs to be developed to support trade with China and ASEAN? This development should also be coupled with awareness on energy price increase and green logistics.
- Which aspect of logistics development and how will help Thai farmers and producers be able to make money from China and ASEAN?
- How to enable Thai entrepreneurs to efficiently manage logistics and supply chain as well as control marketing and distribution channels in the region?
- Which form of trade facilitation development and logistics management will help promote border trade?
- Which laws or regulations that hinder Thailand's development of logistics and international trade?

- What kind of knowledge that will promote and develop Thai entrepreneurs, middlemen (traders) and LSPs to have the ability to compete and trade with Chinese merchants appropriately?

3) Recommendations for the Next Five-Year Logistics Strategic Plan 2012-2016

3.1) Direction and Goal: Principle for Logistics Development in the Next Phase

- (1) Formulate the development of logistics to be a national agenda to prepare for the intensified competition, both from China and ASEAN member countries. In particular, China will take more market share and Thailand will face the intense competition from China.
- (2) Define the competitive positioning of Thailand and formulate Thailand's logistics strategic plan effectively. Its vision should focus more on the region and its goal should be clear with the focus and priority of development.
- (3) The emphasis of the next five-year logistics strategic plan should shift from logistics cost reduction to be on utilization from Thai logistics system to support trade and generate revenue from ASEAN member countries by creating and increasing value-added activities.
- (4) The logistics strategic plan in the next phase should take into account the changes in energy costs and green logistics

3.2) Key Logistics Development Issues for the Next Five-Year Logistics Strategic Plan

From the aforementioned direction and goal, the consultant would like to recommend the new paradigm shift of Thailand's logistics system development in the next five years 2012-2016. The new strategic plan as a going-out strategy will fill the gaps or weaknesses of the previous plan and develop further to enable Thailand to be Integrator of Regional Supply Chain so as to create opportunities proactively and enhance the competitiveness of Thailand and Thai business sustainably. There are seven key logistics development issues as follows:

(1) From “Logistics Development for Logistics” to “Logistics Development for Competitiveness”

The development of logistics in the past five years was aimed at meeting the needs of logistics industry. However, as the competitive context has been changed over time, Thailand’s logistics strategic plan in the next five years should be focused on the development of logistics whose main purpose is to increase Thailand’s competitiveness to be able to compete with the ASEAN and China in the near future.

(2) From the Goal of “Logistics Cost Reduction” to “Opportunity and Value-Added Creation”

The goal of logistics development strategy in the past focused only on logistics efficiency enhancement by quantitatively measuring the logistics costs and still lacked the perspectives of value and opportunity creation for future development.

(3) From “Domestic Logistics” to “ASEAN Logistics”

In addition to accelerating the development of domestic missing link, the development of international transport in the region, linking Thailand with neighboring countries should be emphasized, e.g. linking major cities/gateways in Thailand with the ones in neighboring countries for international trade. Nevertheless, this development should take into account the economic return to the country from international transport infrastructure investment. In particular, China has set a clear goal of its present national economic plan that China will focus on trade with ASEAN as the priority. Therefore, Thailand should be well-prepared, otherwise China will exploit benefits from Thailand’s transport infrastructure.

(4) From “Single-Mode Transport Model” to “Multi-Mode Transport Model with Emphasis on Rail and Water Transport Development”

The structure of Thailand’s transport system from the past to present has still relied on road transport which is dependent on energy. As a result, Thailand’s logistics costs are high and environmental problems occur. The development of rail and water transportation over the five past years which cost less has not been successful as it should be. Therefore, the development of rail and

water transport system should be accelerated, whereas the road transport system should also be linked with the roads in neighboring countries so as to support the development of multimodal transport model and international trade, both with ASEAN and China.

(5) From “Quantity & Hardware Focus” to “Quality & Software Focus”

To present, Thailand has still faced a shortage of qualified logistics workforce who can meet the needs of the private sector. This is due to the lack of qualified teachers/ trainers and curriculum of logistics programs.

(6) From “the Government as a Trade Regulator” to “the Government as a Trade Facilitator”

The role of government in the next phase should be shifted from being “government-led” or “trade regulator” to “trade facilitator” and let the private sector take a leadership role or so-called “private-Led”. This will speed up the logistics development as well as help facilitate trade and investment, including border trade.

(7) The Role of Driving Logistics Mechanism from “Policy Maker” to “Policy Delivery”

The role of NESDB, the responsible government agency or main mechanism which drives Thailand’s logistics strategic plan should be shifted from “policy maker” to “policy delivery” or “Office of Strategy Management or OSM” in order to push the logistics strategic plan into action successfully.

บทที่ 1

บทนำ

1.1) หลักการและเหตุผล

เนื่องด้วยการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศเป็นวาระแห่งชาติที่มีความสำคัญและมีความเร่งด่วนต่อการเพิ่มขีดความสามารถการแข่งขันของประเทศและภาคธุรกิจไทยในภาพรวม ดังนั้น ในปี 2548 สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) จึงได้ดำเนินการจัดทำแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย พ.ศ. 2550-2554 ซึ่งได้รับอนุมัติจาก ครม. เมื่อวันที่ 27 กุมภาพันธ์ 2550 โดยมีวัตถุประสงค์หลักเพื่อให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องนำไปใช้เป็นแนวทางในการดำเนินการเพื่อให้บรรลุเป้าหมายหลักของแผนฯ 4 ประการ ได้แก่ (1) การลดต้นทุนโลจิสติกส์ (Cost Efficiency) (2) การสร้างมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจจากอุตสาหกรรมโลจิสติกส์และอุตสาหกรรมต่อเนื่อง (3) การเพิ่มความปลอดภัยและความเชื่อถือได้ในกระบวนการนำส่งสินค้าและบริการ (Reliability and Security) และ (4) การเพิ่มขีดความสามารถของธุรกิจในการตอบสนองความต้องการของลูกค้า (Responsiveness) ทั้งนี้ กำหนดให้การดำเนินงานมุ่งเน้นการพัฒนาใน 5 ประเด็นยุทธศาสตร์ ได้แก่ (1) การเพิ่มประสิทธิภาพระบบโลจิสติกส์ในภาคการผลิต (2) การปรับปรุงระบบโครงข่ายขนส่งและโลจิสติกส์ (3) การพัฒนาธุรกิจผู้ให้บริการโลจิสติกส์ (4) การปรับปรุงประสิทธิภาพระบบอำนวยความสะดวกทางการค้า และ (5) การพัฒนากำลังคนและข้อมูลด้านโลจิสติกส์

ตลอดช่วงเวลาที่ผ่านมา สศช. หน่วยงานภาครัฐ และภาคเอกชน ได้ร่วมดำเนินการขับเคลื่อนและพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ ตามแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย พ.ศ. 2550-2554 ซึ่งมีความก้าวหน้าอย่างเป็นรูปธรรมในหลายๆ ด้านตามยุทธศาสตร์ที่ได้กำหนดไว้ อย่างไรก็ตาม แผนยุทธศาสตร์ฯ ฉบับดังกล่าวจะสิ้นสุดลงในปี 2554 ดังนั้น เพื่อให้การดำเนินนโยบายและการขับเคลื่อนนโยบายการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศในช่วงต่อไปมีความต่อเนื่องโดยมีเป้าหมายและทิศทางที่สอดคล้องกับความต้องการของภาคเอกชนและของประเทศอย่างแท้จริงนั้น จำเป็นต้องมีการประเมินผลการดำเนินงานตามแผนยุทธศาสตร์ฯ ฉบับ พ.ศ.2550-2554 เพื่อประเมินสถานภาพการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ รวมทั้งศึกษาบริบทการเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจการค้าที่จะมีผลกระทบต่อข้อกำหนดทิศทางการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ไทยในช่วง 5 ปีข้างหน้า ก่อนที่จะนำข้อมูลความรู้และข้อเสนอแนะที่ได้จากการศึกษาไปประกอบการจัดทำแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ 2 (พ.ศ. 2555-2559) ต่อไป

1.2) วัตถุประสงค์ของโครงการ

- 1.2.1) เพื่อประเมินผลการดำเนินงานตามแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ พ.ศ. 2550 -2554 และวิเคราะห์ประเด็นปัญหาที่เป็นอุปสรรคต่อการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศในช่วงที่ผ่านมาและในอนาคต
- 1.2.2) เพื่อศึกษาบริบทการเปลี่ยนแปลงเศรษฐกิจการค้าของโลก ภูมิภาค และประเทศไทยที่คาดว่าจะมีผลกระทบต่อการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศในอนาคต และต่อการกำหนดแนวทางการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ไทยในช่วง 5 ปีข้างหน้า
- 1.2.3) เพื่อจัดทำข้อเสนอแนะประเด็นการพัฒนาและกลยุทธ์ที่สำคัญสำหรับการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ไทยในช่วง 5 ปีข้างหน้า เพื่อจะได้นำผลดังกล่าวมาใช้ในการประกอบการจัดทำแผนพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย พ.ศ. 2555 – 2559

1.3) ขอบเขตการดำเนินงาน

โครงการศึกษาประเมินผลการดำเนินงานตามแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ พ.ศ. 2550-2554 มีขอบเขตของงาน สรุปได้ดังนี้

- 1.3.1) ศึกษาสภาพในปัจจุบันของระบบโลจิสติกส์ของประเทศ โดยระบุปัจจัยที่เป็นอุปสรรคและ/หรือสนับสนุนกระบวนการขับเคลื่อนและการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย
- 1.3.2) ประเมินผลการดำเนินงานของแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย พ.ศ. 2550-2554 ในภาพรวม และของแต่ละประเด็นยุทธศาสตร์ โดยจัดทำระบบตัวชี้วัดที่เหมาะสมสำหรับการประเมินผลการดำเนินงานที่สำคัญ รวมทั้งแสดงให้เห็นถึงความเชื่อมโยงหรือความสัมพันธ์กับดัชนีชี้วัดอื่นๆ เช่น ดัชนีความสามารถในการแข่งขันด้านโลจิสติกส์ (Logistics Performance Index: LPI) ของธนาคารโลก และดัชนีความสามารถในการอำนวยความสะดวกทางการค้า (Enabling Trade Index: ETI) ของ World Economic Forum (WEF) เป็นต้น
- 1.3.3) ศึกษา และวิเคราะห์ปัจจัยและบริบทการเปลี่ยนแปลงเศรษฐกิจการค้าของโลก ภูมิภาค และประเทศไทยที่คาดว่าจะมีผลกระทบต่อการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศในอนาคต และต่อบริบทและรูปแบบการพัฒนาในช่วง 5 ปีข้างหน้า พร้อมทั้งนำเสนอกรณีศึกษา (Case study) ทั้งของประเทศไทยและต่างประเทศ ถึงแนวทาง และกลยุทธ์ในการตอบสนองต่อปัจจัยและบริบทการเปลี่ยนแปลงข้างต้น
- 1.3.4) จัดทำข้อเสนอแนะประเด็นพัฒนาและกลยุทธ์ที่สำคัญสำหรับการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศในช่วง 5 ปีข้างหน้า โดยต้องคำนึงถึงการนำระบบการบริหารจัดการโลจิสติกส์มา

เป็นปัจจัยสนับสนุนความสามารถในการแข่งขันของธุรกิจไทยในระดับโซ่อุปทานเพื่อให้สอดคล้องและเชื่อมโยงกับแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 11

1.3.5) จัดกิจกรรมเพื่อรับฟังความคิดเห็นและสำรวจข้อมูลภาคสนามใน 2 รูปแบบ คือ

- (1) จัดการประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) ร่วมกับหน่วยงานภาครัฐ เอกชน และหน่วยงานวิชาการที่เกี่ยวข้อง โดยให้มีการประชุมกลุ่มย่อยประมาณจำนวน 3 ครั้ง และมีผู้เข้าร่วมครั้งละประมาณ 30 คน
- (2) การศึกษาดูงานในพื้นที่เพื่อรับฟังข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากประชาชนที่มีส่วนได้ส่วนเสีย สำหรับประกอบการประเมินผลและการวิเคราะห์ โดยจัดให้มีการศึกษาดูงานในพื้นที่ยุทธศาสตร์ที่สำคัญทั้งในกรุงเทพฯ และภูมิภาค ประมาณจำนวน 4 ครั้ง และมีผู้เข้าร่วมการศึกษาดูงานในแต่ละครั้ง ประมาณ 10 คน

1.4) ผลที่คาดว่าจะได้รับ

1.4.1) ผลผลิต

- (1) รายงานการศึกษาประเมินผลการดำเนินงานตามแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย พ.ศ. 2550-2554 ซึ่งมีสาระสำคัญในเรื่องสถานการณ์ปัจจุบัน และการประเมินผลการดำเนินงานในภาพรวม และของแต่ละประเด็นยุทธศาสตร์ ปัจจัยที่เป็นอุปสรรคหรือสนับสนุนกระบวนการขับเคลื่อนและการพัฒนาปัจจัยและบริบทการเปลี่ยนแปลงของโลก ภูมิภาคและประเทศไทยที่คาดว่าจะมีผลกระทบต่อการพัฒนา ระบบโลจิสติกส์ของประเทศในอนาคต รวมทั้งข้อเสนอแนะประเด็นการพัฒนาที่สำคัญในช่วงต่อไป
- (2) การประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) ร่วมกับหน่วยงานภาครัฐ เอกชน และหน่วยงานวิชาการที่เกี่ยวข้อง ประมาณจำนวน 3 ครั้ง และมีผู้เข้าร่วมครั้งละประมาณ 30 คน
- (3) การศึกษาดูงานในพื้นที่ยุทธศาสตร์ที่สำคัญทั้งในกรุงเทพฯ และภูมิภาคเพื่อรับฟังข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากประชาชนที่มีส่วนได้ส่วนเสีย สำหรับประกอบการประเมินผลและการวิเคราะห์ ประมาณจำนวน 4 ครั้ง โดยจัดให้มีการศึกษาดูงานในพื้นที่ยุทธศาสตร์ที่สำคัญประมาณจำนวน 4 ครั้ง และมีผู้เข้าร่วมการศึกษาดูงานในแต่ละครั้งประมาณ 10 คน

1.4.2) ผลลัพธ์

ผลการศึกษาวิจัยจะเป็นข้อมูลที่เป็นประโยชน์สำหรับใช้ประกอบการกำหนดทิศทางการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยสำหรับช่วง พ.ศ. 2555 – 2559 เพื่อเตรียมความพร้อมให้ประเทศไทยสามารถตอบสนองกับกระแสการเปลี่ยนแปลงและสร้างประโยชน์จากโอกาสทางเศรษฐกิจที่เกิดขึ้นได้อย่างเต็มศักยภาพ ซึ่งส่งผลให้มีการยกระดับความสามารถในการแข่งขันของประเทศไทยในเวทีโลกอย่างเป็นรูปธรรมต่อไป

1.5) ผลงานและรายงานที่จะต้องส่งมอบ

- 1.5.1) ผลผลิต ตามข้อ 1.4.1
- 1.5.2) รายงานการศึกษาขั้นกลาง (Interim Report) จำนวน 15 ชุด ภายใน 1 เดือน นับแต่วันลงนามในสัญญา
- 1.5.3) รายงานการศึกษาขั้นกลาง (Interim Report) จำนวน 15 ชุด ภายใน 5 เดือน นับแต่วันลงนามในสัญญา
- 1.5.4) ร่างรายงานฉบับสมบูรณ์ (Draft Final Report) จำนวน 15 ชุด ภายใน 8 เดือน นับแต่วันลงนามในสัญญา
- 1.5.5) รายงานบทสรุปผู้บริหาร และรายงานฉบับสมบูรณ์ (Executive Summary and Final Report) จำนวน 50 ชุด โดยบทสรุปผู้บริหารมีทั้งภาษาไทยและภาษาอังกฤษ ภายใน 9 เดือน นับแต่วันลงนามในสัญญา

บทที่ 2

กรอบแนวทางและวิธีการดำเนินงาน

ที่ปรึกษาฯ ขอเสนอแนวทางและวิธีการดำเนินงาน “โครงการศึกษาประเมินผลการดำเนินงานตามแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ พ.ศ. 2550-2554” โดยแบ่งการดำเนินงานออกเป็น 4 ขั้นตอนหลัก ประกอบด้วย 13 ขั้นตอนย่อย ดังต่อไปนี้

แผนภาพที่ 1: แนวทางและวิธีการดำเนินโครงการ (Approach & Methodology)

1) ศึกษาทบทวนวรรณกรรม	2) จัดทำระบบประเมินผลและกรอบการสำรวจข้อมูล	3) จัดเก็บข้อมูลการประเมินผลและวิเคราะห์สถานการณ์ปัจจุบันและปัจจัยการเปลี่ยนแปลง	4) สังเคราะห์และประเมินผลการดำเนินงานยุทธศาสตร์และเสนอแนะประเด็นการพัฒนา
1.1 ศึกษาและทบทวนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ 1.2 ศึกษาและทบทวนแนวคิดและหลักการในการจัดทำตัวชี้วัดด้านโลจิสติกส์ (LPIs)	2.1 จัดทำระบบตัวชี้วัดที่เหมาะสมสำหรับการประเมินผลการดำเนินงาน 2.2 จัดทำแบบประเมินผลการดำเนินงานและกรอบการสำรวจข้อมูล	3.1 ศึกษาสถานการณ์ปัจจุบันและระบุปัจจัยพัฒนา 3.2 สสำรวจความคิดเห็น (Perception Survey) 3.3 เก็บ KPIs จากข้อมูลทุติยภูมิ (Factsheet Template) 3.4 วิเคราะห์ปัจจัยการเปลี่ยนแปลงและวิเคราะห์กรณีศึกษา 3.5 ศึกษาดูงาน (Site Visit) 3.6 ประมวลผลและวิเคราะห์การสำรวจและจัดเก็บข้อมูล	4.1 สังเคราะห์และประเมินผลการดำเนินงานยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ 4.2 เสนอแนะประเด็นการพัฒนาและกลยุทธ์ที่สำคัญสำหรับการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศในช่วง 5 ปีข้างหน้า 4.3 จัดประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group)

ขั้นตอนที่ 1: ศึกษาและทบทวนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยและทบทวนวรรณกรรมด้านแนวคิดการจัดทำตัวชี้วัดด้านโลจิสติกส์ (LPIs)

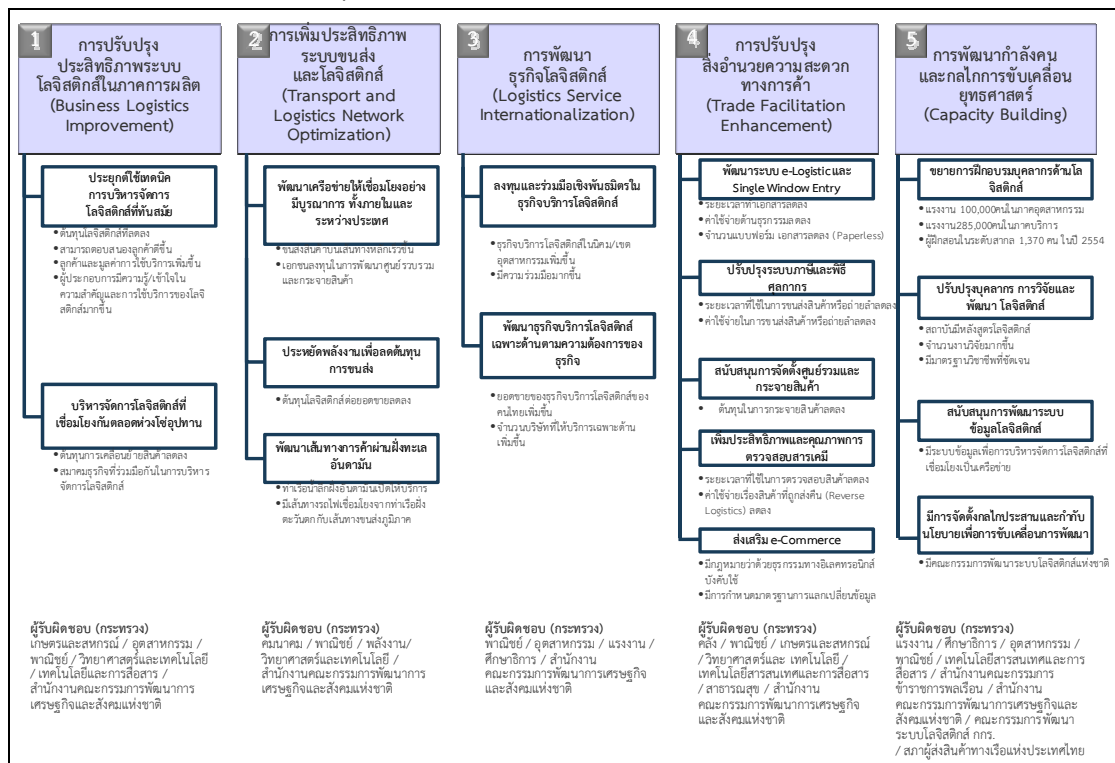
ที่ปรึกษาฯ จะทำการศึกษาและทบทวนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยเพื่อให้เข้าใจถึงสถานการณ์ และทิศทางการพัฒนา ตลอดจนวัตถุประสงค์และเป้าหมายของยุทธศาสตร์ เพื่อจะได้ทำการประเมินผลการดำเนินงานยุทธศาสตร์อย่างมีประสิทธิภาพ นอกจากนี้ ที่ปรึกษาฯ จะทำการทบทวนวรรณกรรมด้านแนวคิดการจัดทำตัวชี้วัดด้านโลจิสติกส์ (LPIs) ต่างๆ เพื่อทำการคัดเลือกในการประเมินต่อไป โดยมีรายละเอียดดังนี้

ขั้นตอนที่ 1.1 ศึกษาและทบทวนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ พ.ศ. 2550-2554

การดำเนินงาน

- ศึกษาและทบทวนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ พ.ศ. 2550-2554 ซึ่งจัดทำโดยสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.)

แผนภาพที่ 2: แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย พ.ศ. 2550-2554



- ศึกษาและทบทวนยุทธศาสตร์ของหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้องกับยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ พ.ศ. 2550-2554 เช่น กระทรวงคมนาคม กระทรวงอุตสาหกรรม กระทรวงพาณิชย์ กระทรวงพลังงาน และกระทรวงวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี
- ศึกษาและรวบรวมนโยบายภาครัฐที่เกี่ยวข้องกับยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ และ/หรือ มติคณะรัฐมนตรีที่เกี่ยวข้อง

ขั้นตอนที่ 1.2 ศึกษาและทบทวนแนวคิดและหลักการในการจัดทำตัวชี้วัดด้านโลจิสติกส์ (Logistics Performance Index: LPIs)

การดำเนินงาน

1. ศึกษาและทบทวนแนวคิดและหลักการในการจัดทำตัวชี้วัดด้านโลจิสติกส์ (Logistics Performance Index: LPIs) ที่ได้จัดทำขึ้น โดยที่ปรึกษาฯ จะให้ความสำคัญกับระบบตัวชี้วัดที่สำคัญต่อไปนี้
 - ตัวชี้วัดของยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ พ.ศ. 2550-2554 ในปัจจุบัน
 - ตัวชี้วัดจากโครงการประเมินผลการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ไทย โดยสถาบันการขนส่ง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
 - ดัชนีชี้วัดความสามารถในการแข่งขันด้านโลจิสติกส์ (Logistics Performance Index: LPI) ของธนาคารโลก
 - ดัชนีชี้วัดความสามารถในการอำนวยความสะดวกทางการค้า (Enabling Trade Index: ETI) ของ World Economic Forum (WEF)

ขั้นตอนที่ 2: จัดทำระบบประเมินผลด้านโลจิสติกส์ และกรอบการสำรวจข้อมูลที่เหมาะสมสำหรับการประเมินผลการดำเนินงานตามแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ ไทย

เป็นขั้นตอนในการเตรียมความพร้อมก่อนการศึกษภาคสนาม (Field Study) โดยที่ปรึกษาฯ จะทำการคัดเลือกตัวชี้วัดต่างๆ ที่เหมาะสมและสามารถจัดเก็บได้ในระยะเวลาของโครงการ รวมทั้งจัดทำแบบประเมินผลการดำเนินงาน และกรอบการสัมภาษณ์ที่เหมาะสมในการดำเนินการต่อไป โดยมีรายละเอียดดังนี้

ขั้นตอนที่ 2.1 จัดทำระบบตัวชี้วัดที่เหมาะสมสำหรับการประเมินผลการดำเนินงาน

การดำเนินงาน

1. จัดกลุ่มตัวชี้วัดด้านโลจิสติกส์ (Logistics Performance Index: LPIs) ในขั้นตอน 1.2 ให้สอดคล้องกับยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ พ.ศ. 2550-2554 โดยที่ปรึกษาฯ จะวิเคราะห์ให้เห็นถึงความเชื่อมโยงหรือความสัมพันธ์ของดัชนีชี้วัดด้านโลจิสติกส์อย่างชัดเจน

ตารางที่ 1: ตัวอย่างการจัดกลุ่มตัวชี้วัดด้านโลจิสติกส์ (Logistics Performance Index: LPIs) ที่สอดคล้องกับยุทธศาสตร์การพัฒนาาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ พ.ศ. 2550-2554

ยุทธศาสตร์ 1 ยุทธศาสตร์การปรับปรุงประสิทธิภาพระบบโลจิสติกส์ในภาคการผลิต			
สศช.	สถาบันการขนส่ง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย	LPI, World Bank	ETI, WEF
ส่งเสริมการประยุกต์ใช้เทคนิคการบริหารจัดการโลจิสติกส์ทันสมัย 1. ต้นทุนโลจิสติกส์ของสถานประกอบการลดลง 2. ความสามารถในการตอบสนองความต้องการของลูกค้า (สะดวก รวดเร็ว ตรงตามความต้องการ) เพิ่มขึ้น 3. จำนวนสถานประกอบการที่มีการใช้บริการผู้ให้บริการโลจิสติกส์ (Logistics Service Provider: LSPs) เพิ่มขึ้น หรือลูกค้ามีการใช้บริการเพิ่มขึ้น 4. ผู้ประกอบการมีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับความสำคัญเรื่องโลจิสติกส์และการใช้บริการโลจิสติกส์เพิ่มขึ้น สนับสนุน Supply Chain Optimization และการตรวจสอบการเคลื่อนย้ายสินค้าของห่วงโซ่อุปทานลดลง 5. ต้นทุนการเคลื่อนย้ายสินค้าของห่วงโซ่อุปทานลดลง 6. จำนวนสมาชิกธุรกิจที่มีการร่วมมือกันในการบริหารจัดการโลจิสติกส์	แนวโน้มการนำเทคโนโลยีสารสนเทศมาเพิ่มประสิทธิภาพในการดำเนินงาน 1. มูลค่าการลงทุนในการใช้เทคโนโลยีสารสนเทศเพื่อการจัดการโลจิสติกส์ 2. มูลค่าการลงทุนในอุปกรณ์เครื่องมือด้านโลจิสติกส์ การให้ความสำคัญกับงานโลจิสติกส์ 3. ระดับรายได้ของผู้รับผิดชอบงานด้านโลจิสติกส์เมื่อเทียบกับผู้รับผิดชอบงานด้านอื่น 4. สัดส่วนของหน่วยธุรกิจที่มีผู้บริหารระดับสูงได้รับมอบหมายให้รับผิดชอบงานด้านโลจิสติกส์อย่างบูรณาการ ขีดความสามารถของบุคลากรในงานโลจิสติกส์ 5. ระดับการศึกษาของพนักงานระดับบริหารและปฏิบัติการด้านโลจิสติกส์ 6. สัดส่วนของบุคลากรที่ผ่านการฝึกอบรมด้านโลจิสติกส์ ศักยภาพของระบบโลจิสติกส์ในภาคการผลิต 7. สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อยอดขาย 8. ความสามารถในการส่งสินค้าตรงเวลา		

ยุทธศาสตร์ 2 การเพิ่มประสิทธิภาพระบบขนส่งและโลจิสติกส์			
สศช.	สถาบันการขนส่ง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย	LPI, World Bank	ETI, WEF
พัฒนาเครือข่ายโลจิสติกส์ให้เชื่อมโยงอย่างบูรณาการทั้งภายในและเชื่อมต่อกับต่างประเทศ 1. ระยะเวลาที่ใช้ขนส่งสินค้าบนเส้นทางหลักลดลง 2. วงเงินลงทุนของภาคเอกชนหรือจำนวนเอกชนที่ลงทุนในการพัฒนาศูนย์รวมและกระจายสินค้าต่างๆ สนับสนุนการใช้รูปแบบและวิธีการบริหารจัดการขนส่งเพื่อการประหยัดพลังงาน 3. ต้นทุนโลจิสติกส์ต่อยอดขายของบริษัทลดลง พัฒนาเส้นทางการค้าผ่านทางฝั่งทะเลอันดามัน 4. ท่าเรือน้ำลึกฝั่งอันดามันสามารถเปิดให้บริการ 5. มีการเปิดเส้นทางรถไฟเชื่อมไปยังท่าเรือฝั่งตะวันตก กับเส้นทางขนส่งสินค้าภูมิภาคประเทศหลัก และเมืองคู่ค้าหลัก	แนวโน้มความต้องการใช้โครงสร้างพื้นฐานของท่าเรือ 1. ประเภท ปริมาณและมูลค่าของสินค้านำเข้าและส่งออกที่ผ่านท่าเรือ แนวโน้มของลักษณะความต้องการใช้บริการทางน้ำ 2. จำนวนเรือที่จดทะเบียน แนวโน้มปริมาณความต้องการใช้ท่าเรือ 3. ปริมาณ/ความหนาแน่นในการใช้ท่าเรือ ความพร้อมของโครงสร้างพื้นฐานของท่าเรือเพื่อใช้ในการบริหารจัดการท่าเรือ 4. ขนาดของพื้นที่สำหรับกองเก็บตู้สินค้า 5. ขนาดสูงสุดของเรือที่สามารถรองรับได้ 6. ความยาวหน้าท่า 7. จำนวนเรือที่สามารถเทียบท่าได้พร้อมกัน 8. ระดับความสะดวกของเรือ ความพร้อมของโครงสร้างพื้นฐานของท่าเรือในประเทศ 9. จำนวนท่าเรือริมฝั่งและท่าเรือชายฝั่งในประเทศ ความพร้อมของโครงสร้างพื้นฐานของท่าเรือระหว่างประเทศ 10. จำนวนท่าเรือระหว่างประเทศ ความพร้อมของอุปกรณ์ที่ใช้ในการขนถ่ายสินค้าในท่าเรือ 11. จำนวนเครื่องมือสำหรับขนถ่ายสินค้าและตู้คอนเทนเนอร์ ต้นทุนในการใช้บริการท่าเรือ 12. อัตราค่าธรรมเนียมและค่าใช้จ่ายอื่นๆที่เกี่ยวข้องกับการใช้ท่าเรือ ระดับการให้บริการของท่าเรือ 13. ระยะเวลาที่ตู้สินค้ากองเก็บเพื่อรอการเคลื่อนย้าย 14. ระยะเวลาที่เรือรอเพื่อเทียบท่า 15. ระยะเวลาเฉลี่ยที่เรืออยู่ในท่า	1. คุณภาพด้านโครงสร้างพื้นฐานที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งและการค้า (Quality of Trade and Transport Related Infrastructure) 2. คุณภาพด้านโครงสร้างพื้นฐานด้านคุณภาพด้านโครงสร้างพื้นฐาน (Quality of Telecommunications/ IT Infrastructure) 3. คุณภาพของโครงสร้างพื้นฐานที่ท่าเรือ ท่าอากาศยาน รถไฟ ถนน และคลังสินค้า (Port/Airport/Road/ Rail /Warehousing Infrastructure) 4. คุณภาพของโครงสร้างพื้นฐานการบริการด้านเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร (Telecommunications Infrastructure and IT Service)	1. อัตราภาษี (Tariff Rates) 2. มาตรการที่ไม่ใช่ภาษี (Non-tariff Measures) 3. การกระจายของภาษี (Tariff Dispersion) 4. สัดส่วนที่ภาษีขั้นสูงสุด (Tariff Peaks) 5. ภาษีเฉพาะด้าน (Specific Tariffs) 6. สัดส่วนการนำเข้าแบบปลอดภาษี (Share of Duty-Free Imports) 7. อัตราภาษีที่มีผลบังคับใช้ (Tariff Faced) 8. ส่วนต่อของข้อได้เปรียบทางการค้า (Margin of Preference in Destination Market) 9. ความหนาแน่นของท่าอากาศยาน (Airport Density) 10. ความสามารถในการถ่ายเทสินค้า (Transshipment Connectivity Index) 11. อัตราส่วนร้อยละของถนนลาดยาง (Paved Roads)

ยุทธศาสตร์ 3 การพัฒนารูขี้อยู่โลจิสติกส์			
สศช.	สถาบันการขนส่ง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย	LPI, World Bank	ETI, WEF
ส่งเสริมการลงทุนในลักษณะกลุ่มหรือเขตอุตสาหกรรมและความร่วมมือเชิงพันธมิตร 1. จำนวนธุรกิจให้บริการโลจิสติกส์ในนิคมหรือเขตอุตสาหกรรมเพิ่มขึ้น 2. จำนวนกิจกรรมความร่วมมือเพิ่มขึ้น ส่งเสริมการพัฒนาธุรกิจให้บริการโลจิสติกส์เฉพาะด้าน 3. ยอดขายของธุรกิจให้บริการโลจิสติกส์ที่ผู้ถือหุ้นส่วนใหญ่เป็นคนไทยเพิ่มขึ้น 4. จำนวนบริษัทให้บริการเฉพาะด้านเพิ่มขึ้น	แนวโน้มการเติบโตของธุรกิจบริการโลจิสติกส์ 1. รายรับของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ แนวโน้มการให้บริการและการแข่งขันของธุรกิจการให้บริการ 2. จำนวนผู้ประกอบการขนส่ง คลังสินค้าและ Freight forwarder แนวโน้มการวางจ้างบุคลากรนอกในกิจกรรมด้านโลจิสติกส์ 3. สัดส่วนของการว่าจ้างบุคลากรนอก ดำเนินกิจกรรมด้านโลจิสติกส์ การให้ความสำคัญกับงานด้านโลจิสติกส์ 4. ระดับรายได้ของผู้รับผิดชอบงานด้านโลจิสติกส์เมื่อเทียบกับผู้รับผิดชอบงานด้านอื่น ขนาดของธุรกิจ 5. จำนวนพนักงานของธุรกิจให้บริการโลจิสติกส์ ขีดความสามารถในการบริหารจัดการคลังสินค้า 6. สัดส่วนรายได้ต่อพื้นที่คลังสินค้า ขีดความสามารถของบุคลากรด้านโลจิสติกส์ 7. ระดับการศึกษาของพนักงานระดับบริหารและปฏิบัติการด้านโลจิสติกส์ 8. สัดส่วนของบุคลากรที่ผ่านการฝึกอบรมด้านโลจิสติกส์ ความสามารถในการให้บริการ 9. พื้นที่คลังสินค้าให้เช่า ประสิทธิภาพในการบริหารจัดการรถขนส่ง 10. สัดส่วนการวิ่งรถเที่ยวเปล่า การพร้อมของพาหนะ (อุปกรณ์) ขนส่งสินค้าของธุรกิจการให้บริการโลจิสติกส์ 11. จำนวนรถ และอายุรถบรรทุก ระดับการให้บริการ 12. เวลาเฉลี่ยในการขนส่งสินค้าของผู้ประกอบการขนส่ง ศักยภาพในการขยายธุรกิจ 13. การลงทุนของธุรกิจโลจิสติกส์ ศักยภาพในการบริหารจัดการของผู้ประกอบการขนส่งและสถานประกอบการ 14. Load Factor ของยานพาหนะ เช่น รถบรรทุก รถไฟ เรือ	1. ความสามารถและคุณภาพของบริการโลจิสติกส์ในประเทศนั้นๆ (Competence and Quality of Logistics Services) 2. ความสามารถในการสืบค้นสินค้าระหว่างทางขนส่ง (Ability to Track and Trace Consignments) 3. ความสามารถในการขนส่งที่ตรงต่อเวลาตามที่กำหนด (Frequency with which Shipments Reach the Consignee within the Scheduled or Expected Delivery Time) 4. ความสามารถและคุณภาพของผู้ให้บริการด้านการขนส่งทั้งทางรถ รถไฟ เครื่องบินและเรือ (Competence and Quality of Road/Rail/Air/ Maritime Transport Service Provider) 5. ความสามารถและคุณภาพของผู้ให้บริการด้านการกระจายสินค้าและคลังสินค้า	1. ความสามารถในการเชื่อมต่อกับการเดินเรือประจําเส้นทาง (Liner Shipping Connectivity Index) 2. ความยากง่ายและความสามารถในการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ (Ease and Affordability of Shipment) 3. ความสามารถของอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ในประเทศ (Logistics Competence) 4. ความสามารถในการติดตามและตรวจสอบสถานะการขนส่ง (Tracking and Tracing Ability) 5. ความสามารถในการขนส่งสินค้าถึงปลายทางอย่างตรงเวลา (Timeliness of Shipments in

ขั้นตอนที่ 2.2 จัดทำแบบประเมินผลการดำเนินงานและกรอบการสำรวจข้อมูล

การดำเนินงาน

1. จัดทำแบบสอบถามเพื่อการประเมินยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ โดยแบ่งเป็น 4 ชุดดังนี้

ตารางที่ 3: กรอบการจัดทำแบบสอบถามเพื่อการประเมินยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์

แบบสอบถาม	รายละเอียด
1) แบบสอบถามเพื่อการประเมินปัจจัยนำเข้า (Input)	เป็นการประเมินโครงการ และงบประมาณภาครัฐและเอกชนที่เกี่ยวข้อง โดยแบบสอบถามจะใช้สำหรับการเก็บข้อมูลจากหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้อง และหน่วยงานภาคเอกชนที่ได้รับเงินสนับสนุนจากภาครัฐ เช่น สมาคมผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย
2) กรอบการสัมภาษณ์ (Interview Guideline) สำหรับการประเมินตัวชี้วัดกระบวนการ (Process)	เพื่อการสัมภาษณ์เชิงลึกจากผู้เชี่ยวชาญด้านโลจิสติกส์ของประเทศไทย ทั้งในส่วนของภาคเอกชน ภาควิชาการ และภาครัฐ เพื่อให้ทราบถึงประเด็นต่างๆ เช่น ○ ปัจจัยอุปสรรค และ/หรือสนับสนุนการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ ○ ปัจจัยและบริบทการเปลี่ยนแปลงเศรษฐกิจการค้าที่คาดว่าจะมีผลกระทบต่อพัฒนาระบบโลจิสติกส์ ○ ข้อเสนอแนะการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย
3) แบบสำรวจความคิดเห็น (Perception Survey)	เป็นการประเมินการเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ โดยแบบสอบถามจะใช้การวัดทัศนคติแบบลิเคิร์ต (Likert Scale) โดยแบ่งความคิดเห็นของผู้ตอบออกเป็น 5 ระดับ จากคะแนน 1 - 5 ตั้งแต่ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง ไม่เห็นด้วย ไม่แน่ใจ เห็นด้วย เห็นด้วยอย่างยิ่ง เพื่อเป็นการบอกขนาดความเข้มของความคิดเห็น โดยข้อคำถามจะประกอบด้วยข้อคำถามทั้งทางบวกและทางลบ โดยแบบสอบถามจะใช้สำหรับการเก็บข้อมูลปฐมภูมิจากภาคเอกชนที่เกี่ยวข้อง
4) แบบการเก็บข้อมูลทุติยภูมิ (Thailand's Logistics Performance Indicative Factsheet)	เป็นการประเมินการเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นอันเนื่องมาจากโครงการ เช่น ดันทุ่น การขนส่งโลจิสติกส์ลดลง หรือ ระยะเวลาที่ใช้ในกระบวนการศุลกากรลดลง โดยแบบสอบถามจะใช้สำหรับการเก็บข้อมูลทุติยภูมิจากหน่วยงานภาครัฐหรือภาคเอกชนที่เกี่ยวข้องทั้งในประเทศและต่างประเทศ เช่น World Bank, WEF

ทั้งนี้เนื่องจากแต่ละประเด็นยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของไทย มีความแตกต่างกันในด้านวัตถุประสงค์ เป้าหมาย/ผลสัมฤทธิ์ รวมทั้งผู้ที่เกี่ยวข้อง (Stakeholder) ดังนั้น แบบสอบถามและจำนวนกลุ่มเป้าหมายสำหรับแต่ละประเด็นยุทธศาสตร์นั้นจึงอาจแตกต่างกันและสามารถปรับได้ตามความเหมาะสม เพื่อให้สอดคล้องกับแต่ละประเด็นยุทธศาสตร์ อาทิเช่น บางประเด็นยุทธศาสตร์อาจต้องจัดเก็บข้อมูลทั้งดัชนีชี้วัดปัจจัยนำเข้า (Input) ดัชนีชี้วัดกระบวนการ (Process) ดัชนีชี้วัดผลผลิต (Output) และดัชนีชี้วัดผลลัพธ์ (Outcome) แต่ในบางประเด็นยุทธศาสตร์อาจจะจัดเก็บข้อมูลเฉพาะดัชนีชี้วัดผลผลิต (Output) และดัชนีชี้วัดผลลัพธ์ (Outcome) เป็นต้น อย่างไรก็ตาม แบบสอบถามทั้ง 4 ชุดจะต้องได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) ก่อน



- กระทรวงเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร
- กระทรวงคมนาคม
- กระทรวงแรงงาน
- กระทรวงศึกษาธิการ
- กระทรวงการต่างประเทศ
- สำนักงานสถิติแห่งชาติ
- สำนักงาน ก.พ.

2. ใช้แบบสอบถามที่ 2 กรอบการสัมภาษณ์ (Interview Guideline) สำหรับการประเมินตัวชี้วัดกระบวนการ (Process) เพื่อทำการสัมภาษณ์ผู้เชี่ยวชาญและผู้ที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ พ.ศ. 2550-2554 เพื่อประเมินและระบุปัจจัยอุปสรรค และ/หรือปัจจัยสนับสนุนการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ ทั้งนี้ที่ปรึกษาฯ จะสัมภาษณ์ถึงปัจจัยและบริบทการเปลี่ยนแปลงเศรษฐกิจการค้าที่คาดว่าจะมีผลกระทบต่อการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ รวมทั้งข้อเสนอแนะการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย

แผนภาพที่ 5: ตัวอย่างกรอบการสัมภาษณ์ (Interview Guideline)

แบบฟอร์มสัมภาษณ์ที่		ตัวอย่างแบบสัมภาษณ์
ชื่อผู้ให้สัมภาษณ์	หน่วยงานที่สังกัด	
ตำแหน่ง/ตำแหน่งรับผิดชอบหน่วยงาน	E-mail	
1. ท่านมีความเกี่ยวข้องกับแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยอย่างไร ไม่ตรงบทบาทของ ท่านคือแผนพัฒนาระบบโลจิสติกส์		
2. เป้าหมายหลักที่ท่านคาดหวังจากแผนพัฒนาระบบโลจิสติกส์คืออะไร		
3. โปรดระบุโครงการสำคัญภายใต้แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยที่ท่านมีความเกี่ยวข้อง		
4. ท่านประสบปัญหาอุปสรรคใดบ้างจากการดำเนินการตามแผนยุทธศาสตร์นี้		
5. ท่านมีความกังวลใจเกี่ยวกับปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อความสำเร็จของแผนพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยอย่างไร		
6. โปรดระบุปัจจัยภายนอกที่ส่งผลกระทบต่อโครงการของท่านและอธิบายถึงผลกระทบที่เกิดขึ้นต่อโครงการ		
7. ท่านมีข้อเสนอแนะเพิ่มเติมการพัฒนาเกี่ยวกับระบบโลจิสติกส์ในอนาคตอย่างไร		

ที่ปรึกษาฯ จะทำการสัมภาษณ์ผู้เชี่ยวชาญด้านโลจิสติกส์ของประเทศไทย ทั้งจากภาคเอกชน ภาควิชาการและภาครัฐที่เกี่ยวข้อง โดยจะมีการระบุรายนามกลุ่มเป้าหมายให้ชัดเจน และมอบให้ทางสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) พิจารณาเห็นชอบก่อน

- ที่ปรึกษาฯ จะศึกษาเอกสารรายงานการประชุมของโครงการต่าง ๆ ในแต่ละประเด็นยุทธศาสตร์เพื่อรวบรวมและสรุปประเด็นปัญหาและอุปสรรคด้านปัจจัยตัวชี้วัดกระบวนการ เพื่อประเมินและระบุปัจจัยอุปสรรค และ/หรือปัจจัยสนับสนุนการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ต่อไป

ขั้นตอนที่ 3.2 สํารวจความคิดเห็น (Perception Survey) เพื่อประเมินผลผลิต (Output) และผลลัพธ์ (Outcome) ในการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ

การดำเนินงาน

- ที่ปรึกษาฯ จะใช้แบบสอบถามที่ 3 ซึ่งเป็นแบบสำรวจความคิดเห็น (Perception Survey) จากภาคเอกชน เพื่อประเมินผลผลิต (Output) และผลลัพธ์ (Outcome) ในการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ ซึ่งคำถามนั้นจะจำแนกรายยุทธศาสตร์ ภายใต้แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย พ.ศ. 2550-2554

แผนภาพที่ 6: ตัวอย่างแบบสำรวจความคิดเห็น (Perception Survey)

แบบสำรวจความคิดเห็น		คำสั่งแบบสำรวจความคิดเห็น	
ชื่อผู้ให้สัมภาษณ์	วันที่สัมภาษณ์	เวลา	
ข้อมูลส่วนตัว		หน่วยงานองค์กร	
ตำแหน่งหน้าที่รับผิดชอบตำแหน่งราชการองค์กร		โทรศัพท์	
อีเมล		E-mail	
ส่วนที่ 1 กรุณาทำเครื่องหมาย ☒ ลงใน ☐ ที่ตรงตามความคิดเห็นของท่านมากที่สุด			
ชุดคำถามที่ 1 การปรับปรุงประสิทธิภาพระบบโลจิสติกส์ในภาคการเดินเรือ (Business Logistics Improvement)			
1. สิ่งที่ไม่ได้ทำที่ควรต้องทำเกี่ยวกับภาคการเดินเรือ ☐ ไม่สนใจ ☐ ไม่สนใจ ☐ ไม่สนใจ ☐ ไม่สนใจ ☐ ไม่สนใจ			
2. สิ่งที่ไม่ได้ทำที่ควรต้องทำเกี่ยวกับภาคการเดินเรือ ☐ ไม่สนใจ ☐ ไม่สนใจ ☐ ไม่สนใจ ☐ ไม่สนใจ ☐ ไม่สนใจ			
3. สิ่งที่ไม่ได้ทำที่ควรต้องทำเกี่ยวกับภาคการเดินเรือ ☐ ไม่สนใจ ☐ ไม่สนใจ ☐ ไม่สนใจ ☐ ไม่สนใจ ☐ ไม่สนใจ			
4. สิ่งที่ไม่ได้ทำที่ควรต้องทำเกี่ยวกับภาคการเดินเรือ ☐ ไม่สนใจ ☐ ไม่สนใจ ☐ ไม่สนใจ ☐ ไม่สนใจ ☐ ไม่สนใจ			
5. สิ่งที่ไม่ได้ทำที่ควรต้องทำเกี่ยวกับภาคการเดินเรือ ☐ ไม่สนใจ ☐ ไม่สนใจ ☐ ไม่สนใจ ☐ ไม่สนใจ ☐ ไม่สนใจ			
ชุดคำถามที่ 2 การเพิ่มประสิทธิภาพระบบขนส่งและโลจิสติกส์ (Transport and Logistics Network Optimization)			
1. การเพิ่มประสิทธิภาพระบบขนส่งและโลจิสติกส์ ☐ ไม่สนใจ ☐ ไม่สนใจ ☐ ไม่สนใจ ☐ ไม่สนใจ ☐ ไม่สนใจ			
2. การเพิ่มประสิทธิภาพระบบขนส่งและโลจิสติกส์ ☐ ไม่สนใจ ☐ ไม่สนใจ ☐ ไม่สนใจ ☐ ไม่สนใจ ☐ ไม่สนใจ			
3. การเพิ่มประสิทธิภาพระบบขนส่งและโลจิสติกส์ ☐ ไม่สนใจ ☐ ไม่สนใจ ☐ ไม่สนใจ ☐ ไม่สนใจ ☐ ไม่สนใจ			
4. การเพิ่มประสิทธิภาพระบบขนส่งและโลจิสติกส์ ☐ ไม่สนใจ ☐ ไม่สนใจ ☐ ไม่สนใจ ☐ ไม่สนใจ ☐ ไม่สนใจ			
5. การเพิ่มประสิทธิภาพระบบขนส่งและโลจิสติกส์ ☐ ไม่สนใจ ☐ ไม่สนใจ ☐ ไม่สนใจ ☐ ไม่สนใจ ☐ ไม่สนใจ			
ชุดคำถามที่ 3 การพัฒนาบริการโลจิสติกส์ (Logistics Service Internationalization)			
1. การพัฒนาบริการโลจิสติกส์ ☐ ไม่สนใจ ☐ ไม่สนใจ ☐ ไม่สนใจ ☐ ไม่สนใจ ☐ ไม่สนใจ			
2. การพัฒนาบริการโลจิสติกส์ ☐ ไม่สนใจ ☐ ไม่สนใจ ☐ ไม่สนใจ ☐ ไม่สนใจ ☐ ไม่สนใจ			
3. การพัฒนาบริการโลจิสติกส์ ☐ ไม่สนใจ ☐ ไม่สนใจ ☐ ไม่สนใจ ☐ ไม่สนใจ ☐ ไม่สนใจ			
4. การพัฒนาบริการโลจิสติกส์ ☐ ไม่สนใจ ☐ ไม่สนใจ ☐ ไม่สนใจ ☐ ไม่สนใจ ☐ ไม่สนใจ			
5. การพัฒนาบริการโลจิสติกส์ ☐ ไม่สนใจ ☐ ไม่สนใจ ☐ ไม่สนใจ ☐ ไม่สนใจ ☐ ไม่สนใจ			

ชุดคำถามที่ 4		ชุดคำถามที่ 5	
การปรับปรุงอำนวยความสะดวกทางการค้า (Trade Facilitation Enhancement)		การพัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขันอุตสาหกรรม (Capacity Building)	
1. การปรับปรุงอำนวยความสะดวกทางการค้า ☐ ไม่สนใจ ☐ ไม่สนใจ ☐ ไม่สนใจ ☐ ไม่สนใจ ☐ ไม่สนใจ		1. การพัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขันอุตสาหกรรม ☐ ไม่สนใจ ☐ ไม่สนใจ ☐ ไม่สนใจ ☐ ไม่สนใจ ☐ ไม่สนใจ	
2. การปรับปรุงอำนวยความสะดวกทางการค้า ☐ ไม่สนใจ ☐ ไม่สนใจ ☐ ไม่สนใจ ☐ ไม่สนใจ ☐ ไม่สนใจ		2. การพัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขันอุตสาหกรรม ☐ ไม่สนใจ ☐ ไม่สนใจ ☐ ไม่สนใจ ☐ ไม่สนใจ ☐ ไม่สนใจ	
3. การปรับปรุงอำนวยความสะดวกทางการค้า ☐ ไม่สนใจ ☐ ไม่สนใจ ☐ ไม่สนใจ ☐ ไม่สนใจ ☐ ไม่สนใจ		3. การพัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขันอุตสาหกรรม ☐ ไม่สนใจ ☐ ไม่สนใจ ☐ ไม่สนใจ ☐ ไม่สนใจ ☐ ไม่สนใจ	
4. การปรับปรุงอำนวยความสะดวกทางการค้า ☐ ไม่สนใจ ☐ ไม่สนใจ ☐ ไม่สนใจ ☐ ไม่สนใจ ☐ ไม่สนใจ		4. การพัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขันอุตสาหกรรม ☐ ไม่สนใจ ☐ ไม่สนใจ ☐ ไม่สนใจ ☐ ไม่สนใจ ☐ ไม่สนใจ	
5. การปรับปรุงอำนวยความสะดวกทางการค้า ☐ ไม่สนใจ ☐ ไม่สนใจ ☐ ไม่สนใจ ☐ ไม่สนใจ ☐ ไม่สนใจ		5. การพัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขันอุตสาหกรรม ☐ ไม่สนใจ ☐ ไม่สนใจ ☐ ไม่สนใจ ☐ ไม่สนใจ ☐ ไม่สนใจ	

ทั้งนี้ ทางที่ปรึกษาฯ จะกำหนดขนาดของการสุ่มตัวอย่างในแต่ละกลุ่ม และอาจปรับเปลี่ยนตามความเหมาะสม ซึ่งขึ้นอยู่กับแต่ละประเด็นยุทธศาสตร์และตัวชี้วัด รวมทั้งปัจจัยด้านความไม่สมบูรณ์ของข้อมูลซึ่งนำมาใช้ในการกำหนดตัวอย่าง ตลอดจนการไม่ได้รับความร่วมมือจากผู้ให้สัมภาษณ์

รูปแบบการสำรวจ

ทั้งนี้การสำรวจความคิดเห็น (Perception Survey) เพื่อประเมินผลผลิต (Output) และผลลัพธ์ (Outcome) นั้น จะเป็นการสัมภาษณ์ทางโทรศัพท์ และ/หรือ Face-to-Face เพื่อให้ได้คำตอบที่ถูกต้องสมบูรณ์ โดยที่ปรึกษาโครงการฯ จะดำเนินการอย่างมีประสิทธิภาพ โดยการสำรวจความคิดเห็น (Perception Survey) ของคณะสำรวจจะอยู่ภายใต้การควบคุมดูแลจากหัวหน้าโครงการอย่างใกล้ชิด โดยจะมีการประชุมคณะทำงานระหว่างหัวหน้าโครงการกับหัวหน้าภาคสนามประมาณเดือนละหนึ่งครั้ง โดยมีขั้นตอนที่ชัดเจน ดังนี้

1. โทรศัพท์แนะนำตัวกับผู้ให้สัมภาษณ์ นัดวัน เวลาที่จะไปสัมภาษณ์
2. ออกสัมภาษณ์ และรับแบบสอบถามคืน
3. ตรวจสอบความถูกต้อง สมบูรณ์ ครบถ้วนของข้อมูลที่ตอบในแบบสอบถามในขั้นแรก
4. ส่งแบบสอบถามที่ได้ทำการตรวจสอบความถูกต้องครบถ้วนแล้วนั้น ให้กับหัวหน้าที่สำรวจของแต่ละสายงานตรวจสอบอีกครั้งหนึ่ง
5. สรุปปัญหาและอุปสรรคในการสำรวจและจัดเก็บข้อมูล

คุณสมบัติของผู้ทำการสำรวจความคิดเห็น (Perception Survey)

- มีความรับผิดชอบ สามารถปฏิบัติงานตามที่ได้รับมอบหมายได้ตามวันและเวลาที่กำหนดไว้
- มีความรอบคอบ และตรงต่อเวลา
- มีสติปัญญา และมนุษยสัมพันธ์ที่ดี
- มีความเป็นมืออาชีพ แต่งกายเรียบร้อย พุดจาสุภาพ เข้าใจง่าย
- ต้องเก็บข้อมูลเป็นความลับ ห้ามเปิดเผยข้อมูลใด ๆ

ขั้นตอนที่ 3.3 จัดเก็บรวบรวมตัวชี้วัด (KPIs) ด้านโลจิสติกส์จากข้อมูลทุติยภูมิ

(Thailand's Logistics Performance Indicative Factsheet)

การดำเนินงาน

1. ที่ปรึกษาโครงการฯ จะใช้แบบสอบถามที่ 4 ซึ่งเป็นแบบการเก็บข้อมูลทุติยภูมิ (Thailand's Logistics Performance Indicative Factsheet) ในการจัดเก็บข้อมูลและตัวชี้วัดต่างๆ (KPIs) ที่บ่งชี้ถึงการพัฒนาาระบบโลจิสติกส์ของประเทศจากหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้องและหน่วยงานต่างประเทศ ซึ่งได้แก่ ธนาคารโลก World Economic Forum (WEF)

แผนภาพที่ 7: ตัวอย่างแบบการเก็บข้อมูลทุติยภูมิ
(Thailand's Logistics Performance Indicative Factsheet)

การจัดทำแบบการเก็บข้อมูลทุติยภูมิ (LPI Factsheet Template)						ตัวอย่าง
สาขา	ประเด็น	หน่วยงานรับผิดชอบ	มาตรฐาน	พหุภาคี (ประเทศไทย)	พหุภาคี (ประเทศอื่นๆ)	
ชุดข้อเท็จจริง 1: การขนส่งสินค้าทางบก						
Output	การขนส่งสินค้าทางบกที่มีประสิทธิภาพ	xxx	xxx	xxx	xxx	
	การขนส่งสินค้าทางบกที่มีต้นทุนต่ำ	xxx	xxx	xxx	xxx	
	การขนส่งสินค้าทางบกที่มีผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมต่ำ	xxx	xxx	xxx	xxx	
Outcome	การขนส่งสินค้าทางบกที่มีประสิทธิภาพ	xxx	xxx	xxx	xxx	
	การขนส่งสินค้าทางบกที่มีต้นทุนต่ำ	xxx	xxx	xxx	xxx	
	การขนส่งสินค้าทางบกที่มีผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมต่ำ	xxx	xxx	xxx	xxx	
ชุดข้อเท็จจริง 2: การขนส่งสินค้าทางเรือ						
Output	การขนส่งสินค้าทางเรือที่มีประสิทธิภาพ	xxx	xxx	xxx	xxx	
	การขนส่งสินค้าทางเรือที่มีต้นทุนต่ำ	xxx	xxx	xxx	xxx	
	การขนส่งสินค้าทางเรือที่มีผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมต่ำ	xxx	xxx	xxx	xxx	
Outcome	การขนส่งสินค้าทางเรือที่มีประสิทธิภาพ	xxx	xxx	xxx	xxx	
	การขนส่งสินค้าทางเรือที่มีต้นทุนต่ำ	xxx	xxx	xxx	xxx	
	การขนส่งสินค้าทางเรือที่มีผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมต่ำ	xxx	xxx	xxx	xxx	
ชุดข้อเท็จจริง 3: การขนส่งสินค้าทางอากาศ						
Output	การขนส่งสินค้าทางอากาศที่มีประสิทธิภาพ	xxx	xxx	xxx	xxx	
	การขนส่งสินค้าทางอากาศที่มีต้นทุนต่ำ	xxx	xxx	xxx	xxx	
	การขนส่งสินค้าทางอากาศที่มีผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมต่ำ	xxx	xxx	xxx	xxx	
Outcome	การขนส่งสินค้าทางอากาศที่มีประสิทธิภาพ	xxx	xxx	xxx	xxx	
	การขนส่งสินค้าทางอากาศที่มีต้นทุนต่ำ	xxx	xxx	xxx	xxx	
	การขนส่งสินค้าทางอากาศที่มีผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมต่ำ	xxx	xxx	xxx	xxx	

ขั้นตอนที่ 3.4 ศึกษาวิเคราะห์ปัจจัยและบริบทการเปลี่ยนแปลงเศรษฐกิจการค้าที่คาดว่าจะกระทบต่อการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของไทยในอนาคต และศึกษากรณีศึกษา (Case Study) ทั้งของประเทศไทยและต่างประเทศ ศึกษาแนวทางและกลยุทธ์ในการตอบสนองต่อปัจจัยและบริบทการเปลี่ยนแปลง

การดำเนินงาน

1. ที่ปรึกษาฯ จะทำการสัมภาษณ์ผู้เชี่ยวชาญและทำการค้นคว้าวรรณกรรมเพื่อศึกษาและวิเคราะห์ปัจจัยและบริบทการเปลี่ยนแปลงเศรษฐกิจการค้าของโลกภูมิภาค และประเทศไทยที่คาดว่าจะกระทบต่อการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของไทยในอนาคต และรูปแบบการพัฒนาในช่วง 5 ปีข้างหน้า
2. ที่ปรึกษาฯ จะทำการศึกษากรณีศึกษา (Case Study) ทั้งของประเทศไทยและต่างประเทศ ถึงแนวทางและกลยุทธ์ในการตอบสนองต่อปัจจัยและบริบทการเปลี่ยนแปลง ซึ่งแนวทางหรือกลยุทธ์ต่างๆ นั้นจะนำไปใช้ในการเสนอแนะประเด็นพัฒนาและกลยุทธ์ที่สำคัญสำหรับการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยในช่วง 5 ปีข้างหน้าต่อไป

อย่างไรก็ดี ที่ปรึกษาฯ มีความเห็นว่า ควรให้ความสำคัญกับการศึกษาปัจจัยและบริบทการเปลี่ยนแปลงที่มีความเชื่อมโยงกับความร่วมมือทางเศรษฐกิจในระดับภูมิภาค เช่น ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (ASEAN Economic Community: AEC) เป็นต้น

ขั้นตอนที่ 3.5 ศึกษาฐานในพื้นที่ยุทธศาสตร์ที่สำคัญทั้งในกรุงเทพฯ และภูมิภาคเพื่อ รับฟังข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากประชาชนที่มีส่วนได้ส่วนเสีย

การดำเนินงาน

1. ในการดำเนินการขั้นตอนที่ 3.1-3.4 ที่ปรึกษา จะมีการจัดการให้คณะทำงานของ สศช. ร่วมศึกษาฐานในพื้นที่ยุทธศาสตร์ที่สำคัญทั้งในกรุงเทพฯ และภูมิภาคเพื่อรับฟังข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากประชาชนที่มีส่วนได้ส่วนเสียสำหรับประกอบการประเมินผลและการวิเคราะห์ โดยจัดให้มีการศึกษาฐานในพื้นที่ยุทธศาสตร์ที่สำคัญจำนวน 4 ครั้ง และมีผู้เข้าร่วมการศึกษาฐานในแต่ละครั้งประมาณ 10 คน
2. ที่ปรึกษา มีความเห็นว่า ควรจะมีการลงพื้นที่เพื่อศึกษาฐานในพื้นที่ที่มีความเชื่อมโยงด้านการขนส่ง ไม่ว่าจะเป็นทางถนน ทางน้ำ หรือทางรถไฟ หรือพื้นที่จุดเชื่อมต่อระหว่างประเทศไทยและประเทศเพื่อนบ้านซึ่งเป็นพื้นที่แนวชายแดนการค้าและเศรษฐกิจ เป็นต้น ดังนั้น ที่ปรึกษา จึงขอเสนอสถานที่การศึกษาฐานจำนวน 4 ครั้งดังนี้
 - (1) จากท่าเรือแม่น้ำเจ้าพระยาฝั่งตะวันออกถึงท่าเรือแหลมฉบัง
 - (2) ท่าเรือลำน้ำตามแนวแม่น้ำป่าสัก
 - (3) เส้นทางขนส่งสินค้าทางรถไฟภาคตะวันออกเฉียงเหนือถึงจังหวัดหนองคาย
 - (4) พื้นที่เศรษฐกิจชายแดนเชียงของ-เชียงแสน

อย่างไรก็ดี ที่ปรึกษา จะต้องได้รับความเห็นชอบจาก สศช. ก่อนการศึกษาฐาน ส่วนช่วงเวลาในการศึกษาฐานนั้นจะพิจารณาตามความเหมาะสมร่วมกับ สศช. ต่อไป

ขั้นตอนที่ 3.6 ประมวลผลและวิเคราะห์การสำรวจและจัดเก็บข้อมูล

การดำเนินงาน

1. หลังจากการสำรวจข้อมูลภาคสนาม ที่ปรึกษา จะมีการดำเนินงานต่อไปเพื่อให้ได้ข้อมูลที่ถูกต้อง ครบถ้วน และสมบูรณ์
 - 1.1 แบบสอบถามทั้ง 4 ชุดที่ได้รับจากทีมสำรวจข้อมูลนั้น จะได้รับการตรวจสอบความสมบูรณ์และความถูกต้อง โดยหัวหน้าโครงการ โดยจะพิจารณาว่า แบบสอบถามนั้นมีข้อมูลครบถ้วน รวมทั้งจะพิจารณาว่าข้อมูลมีความเหมาะสมและสอดคล้องกันหรือไม่ หากข้อมูล

ไม่สอดคล้องหรือไม่สมบูรณ์ ทางคณะทำงานภาคสนามจะติดต่อ
กลับไปยังผู้ตอบแบบสอบถามเพื่อปรับปรุงแก้ไขข้อมูลให้เรียบร้อย

- 1.2 ตรวจสอบความถูกต้องการบันทึกข้อมูล โดยหัวหน้าภาคสนามจะ
ตรวจสอบข้อมูลที่ได้รับการบันทึกในคอมพิวเตอร์กับแบบสอบถาม
และจะดำเนินการปรับปรุงข้อมูลให้ถูกต้องตามแบบสอบถาม
- 1.3 ข้อมูลจะถูกบันทึกลงคอมพิวเตอร์ โดยมีการตรวจสอบความถูกต้อง
ของการบันทึกข้อมูลโดยคณะที่ปรึกษาโครงการฯ อย่างใกล้ชิด

ขั้นตอนที่ 4: สังเคราะห์และประเมินผลการดำเนินงานยุทธศาสตร์และเสนอแนะประเด็นการพัฒนา

หลังจากได้มีการจัดเก็บข้อมูลและบทสัมภาษณ์ของการประเมินแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบ
โลจิสติกส์ของประเทศ พ.ศ. 2550-2554 อย่างเรียบร้อยแล้ว ที่ปรึกษาฯ จะนำข้อมูลต่างๆ ที่ได้รับมา
วิเคราะห์และสังเคราะห์เพื่อหาความสัมพันธ์และสาเหตุของความคืบหน้า และ/หรืออุปสรรคใน
การดำเนินการตามแผนยุทธศาสตร์ ทั้งนี้ที่ปรึกษาฯ จะจัดประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) เพื่อรับฟัง
ข้อคิดเห็นจากหน่วยงานภาครัฐ เอกชน และหน่วยงานวิชาการที่เกี่ยวข้อง โดยมีรายละเอียดดังนี้

ขั้นตอนที่ 4.1 สังเคราะห์และประเมินผลการดำเนินงานยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ ของประเทศ

การดำเนินงาน

1. ที่ปรึกษาฯ จะใช้ข้อมูลและตัวชี้วัดที่ได้รับจากแบบสอบถามที่ 1 ซึ่งเป็น
แบบสอบถามเพื่อการประเมินปัจจัยนำเข้า (Input) แบบสอบถามที่ 3 แบบ
สำรวจความคิดเห็น (Perception Survey) และ แบบสอบถามที่ 4 แบบ
การเก็บข้อมูลทศนิยม (Thailand's Logistics Performance Indicative
Factsheet) มาเรียบเรียง สังเคราะห์และประเมินผลการดำเนินงานยุทธศาสตร์
การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ โดยจะยึดแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบ
โลจิสติกส์ของประเทศ พ.ศ. 2550-2554 เป็นตัวตั้ง และวิเคราะห์หา
ตัวชี้วัดที่สอดคล้องกับยุทธศาสตร์นั้นๆ อย่างเหมาะสม
2. ที่ปรึกษาฯ จะหาความสัมพันธ์และสาเหตุของประเด็นต่างๆ ตามแผน
ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ พ.ศ. 2550-2554 โดยใช้
ข้อมูลจากการสัมภาษณ์ผู้เชี่ยวชาญด้านโลจิสติกส์ต่างๆ (แบบสอบถามที่ 2)
รวมทั้งจากการจัดประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) เพื่อวิเคราะห์หาสาเหตุของ
ปัญหา (Root Cause Analysis)

3. ที่ปรึกษาฯ ใช้ข้อมูลและผลการวิเคราะห์จากข้อ 1 และ 2 ในการจัดประเด็นทางยุทธศาสตร์ของการพัฒนาแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศในช่วง 5 ปีข้างหน้าต่อไป

ขั้นตอนที่ 4.2 เสนอแนะประเด็นการพัฒนาและกลยุทธ์ที่สำคัญสำหรับการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศในช่วง 5 ปีข้างหน้า

การดำเนินงาน

ที่ปรึกษาฯ จะใช้ข้อมูลจากขั้นตอนที่ 3.4 และขั้นตอนที่ 4.1 ในการจัดทำร่างข้อเสนอแนะประเด็นการพัฒนาและกลยุทธ์ที่สำคัญสำหรับการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศในช่วง 5 ปีข้างหน้า โดยต้องคำนึงถึงการนำระบบการบริหารจัดการโลจิสติกส์มาเป็นปัจจัยสนับสนุนความสามารถในการแข่งขันของธุรกิจไทยในระดับห่วงโซ่อุปทานเพื่อให้สอดคล้องและเชื่อมโยงกับแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 11

ขั้นตอนที่ 4.3 จัดประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group)

การดำเนินงาน

1. ที่ปรึกษาฯ จะจัดการประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) ร่วมกับหน่วยงานภาครัฐ ภาคเอกชน และหน่วยงานวิชาการที่เกี่ยวข้อง โดยให้มีการจัดประชุมกลุ่มย่อยจำนวน 3 ครั้ง และมีผู้เข้าร่วมครั้งละประมาณ 30 คน
2. ที่ปรึกษาฯ มีความเห็นว่า การประชุมกลุ่มย่อยในแต่ละครั้งนั้น ควรกำหนดกลุ่มเป้าหมายผู้เข้าร่วมประชุม วัตถุประสงค์และประเด็นการหารือให้ชัดเจน โดยมีแผนงานการจัดประชุมกลุ่มย่อยดังแสดงในตารางที่ 4
3. ที่ปรึกษาฯ จะนำผลการประชุมและข้อเสนอแนะที่ได้จากการประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) ทั้ง 3 ครั้งมาใช้ในการจัดทำรายงานข้อเสนอแนะประเด็นการพัฒนาและกลยุทธ์ที่สำคัญสำหรับการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศในช่วง 5 ปีข้างหน้า

ตารางที่ 4: แผนงานการจัดประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group)

ครั้งที่	กลุ่มเป้าหมายผู้เข้าร่วม	วัตถุประสงค์และประเด็นการหารือ (Agenda)
1	ผู้เชี่ยวชาญจากหน่วยงานภาคเอกชน และ หน่วยงานภาควิชาการที่เกี่ยวข้อง (ซึ่งจะจัดขึ้นในวันที่ 2 กันยายน 2554)	- นำเสนอผลการวิเคราะห์และประเมินผล การดำเนินงานตามแผนยุทธศาสตร์การพัฒนา ระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย พ.ศ. 2550-2554 - ระดมความคิดเห็นเกี่ยวกับบริบทการแข่งขัน/ บริบทการเปลี่ยนแปลงในช่วง 5 ปีข้างหน้า ที่จะส่งผลกระทบต่อประเทศไทย
2	ผู้เชี่ยวชาญจากหน่วยงานภาครัฐ ที่เกี่ยวข้อง (ซึ่งจะจัดขึ้นในวันที่ 13 กันยายน 2554)	- นำเสนอผลการวิเคราะห์และประเมินผล การดำเนินงานตามแผนยุทธศาสตร์การพัฒนา ระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย พ.ศ. 2550-2554 - ระดมความคิดเห็นเกี่ยวกับบริบทการแข่งขัน/ บริบทการเปลี่ยนแปลงในช่วง 5 ปีข้างหน้า ที่จะส่งผลกระทบต่อประเทศไทย
3	ผู้เชี่ยวชาญทุกภาคส่วน ทั้งจากหน่วยงาน ภาครัฐ ภาคเอกชน และภาควิชาการ ที่เกี่ยวข้อง (ซึ่งจะจัดขึ้นในวันที่ 28 ตุลาคม 2554)	- นำเสนอร่างข้อเสนอแนะประเด็นการพัฒนาและ กลยุทธ์ที่สำคัญสำหรับการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของ ประเทศในช่วง 5 ปีข้างหน้า - รับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากผู้เข้าร่วม ประชุม

บทที่ 3

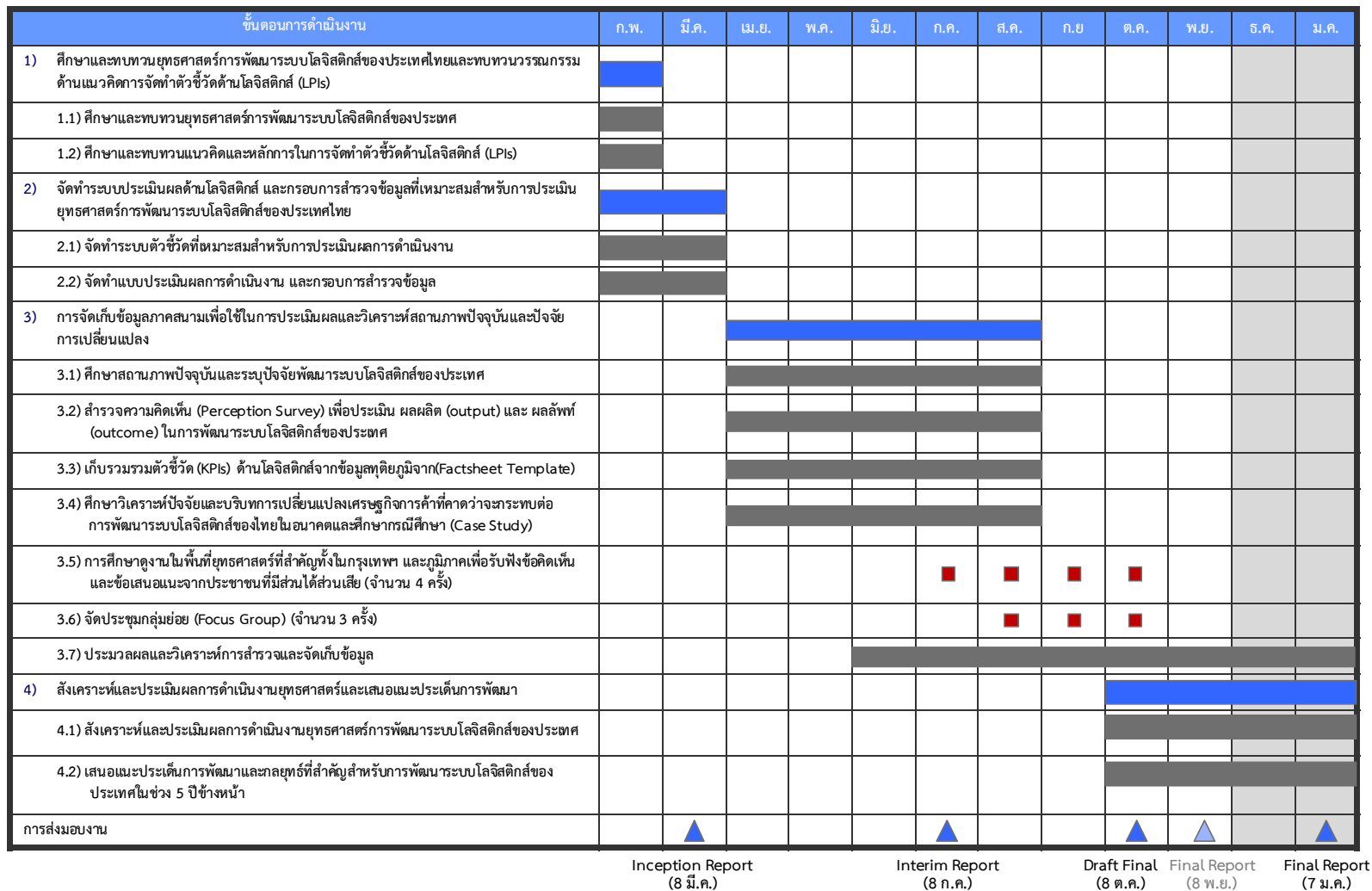
แผนการดำเนินงาน

จากกรอบแนวทางและวิธีการดำเนินงานข้างต้น ที่ปรึกษาฯ ขอนำเสนอแผนการดำเนินงานโครงการฯ พร้อมทั้งการส่งมอบผลงาน ตลอดระยะเวลาทั้งสิ้น 9 เดือน นับจากวันที่ลงนามในสัญญาว่าจ้างซึ่งคือ วันที่ 8 กุมภาพันธ์ 2554 โดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

การส่งมอบผลงาน (Deliverables)

- 1) รายงานการศึกษาขั้นกลาง (Interim Report) จำนวน 15 ชุด ภายใน 1 เดือน นับแต่วันลงนามในสัญญา (วันที่ 8 กุมภาพันธ์) ซึ่งตรงกับวันที่ 8 มีนาคม 2554
- 2) รายงานการศึกษาขั้นกลาง (Interim Report) จำนวน 15 ชุด ภายใน 5 เดือน นับแต่วันลงนามในสัญญา ซึ่งตรงกับวันที่ 8 กรกฎาคม 2554
- 3) ร่างรายงานฉบับสมบูรณ์ (Draft Final Report) จำนวน 15 ชุด ภายใน 8 เดือน นับแต่วันลงนามในสัญญา ซึ่งตรงกับวันที่ 7 ตุลาคม 2554
- 4) รายงานบทสรุปผู้บริหาร และรายงานฉบับสมบูรณ์ (Executive Summary and Final Report) จำนวน 50 ชุด โดยบทสรุปผู้บริหารมีทั้งภาษาไทยและภาษาอังกฤษ ภายใน 9 เดือน นับแต่วันลงนามในสัญญา ซึ่งตรงกับวันที่ 7 มกราคม 2554

แผนภาพที่ 8: ระยะเวลาการดำเนินโครงการ



บทที่ 4

ผลการศึกษาเบื้องต้นเพื่อการประเมินผลการดำเนินงานตามแผนยุทธศาสตร์ฯ

4.1) กรอบแนวคิดการประเมินผลการดำเนินงานตามแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย

4.1.1) นิยามและความสำคัญของ “การประเมิน” หรือ “การประเมินผล” (Evaluation)

ที่ปรึกษาฯ ได้ทำการศึกษาทบทวนนิยามและความสำคัญของ "การประเมิน" หรือ "การประเมินผล" (Evaluation) จากแหล่งข้อมูลต่าง ๆ ทั้งในประเทศ และต่างประเทศ สามารถประมวลและสรุปได้ดังนี้

"การประเมิน" หรือ "การประเมินผล" (Evaluation) หมายถึง กระบวนการรวบรวมและวิเคราะห์ข้อมูลเพื่อการตัดสินใจการวิจัย (Research) การวัดผล (Measurement) การตรวจสอบรายงานผล (Appraisal) การควบคุมดูแล (Monitoring) การประมาณการ (Assessment) และการพิจารณาตัดสิน (Judgement) เป็นต้น

"การประเมิน" หรือ "การประเมินผล" (Evaluation) ยังหมายถึง กระบวนการเพื่อให้ได้มาซึ่งข้อมูลสารสนเทศสำหรับการตัดสินใจคุณค่าของโครงการ ผลผลิต ขบวนการ จุดหมายของโครงการหรือโปรแกรมหรือทางเลือกต่าง ๆ เพื่อนำไปปฏิบัติให้บรรลุจุดหมาย จุดเน้นของการประเมินคือ การรวบรวมและวิเคราะห์ข้อมูลอย่างเป็นระบบเพื่อให้ได้ข้อสนเทศ เพื่อตัดสินใจคุณค่าสิ่งใดสิ่งหนึ่งโดยเฉพาะ ซึ่งความหมายดังกล่าวอาจสรุปเป็นความหมายหรือคำจำกัดความร่วมกันได้ว่า เป็นการประมาณค่าหรือการประเมินผลที่จะเกิดขึ้นจากการดำเนินงานโดยข้อมูลที่ได้รวบรวมด้วยวิธีการสอบถาม ทดสอบ สังเกต และวิธีการอื่น ๆ เพื่อตัดสินใจว่าการดำเนินงานนั้นมีคุณค่าหรือบรรลุวัตถุประสงค์ของการดำเนินงานนั้นมากน้อยเพียงใด (ที่มา: สมหวัง พิธิยานุวัฒน์ 2524 : 1 และ ประชุม รอดประเสริฐ 2529 : 73)

- ไทเลอร์ (Tyler,1930) มีความเห็นว่า การประเมินคือ การเปรียบเทียบพฤติกรรมเฉพาะอย่าง (Performance) กับจุดหมายเชิงพฤติกรรมที่วางไว้
- ครอนบาค (Cronbach,1971) นั้นให้ความหมายการประเมินผลอย่างกว้าง ๆ ว่า คือ การเก็บรวบรวมข้อมูลและใช้ข้อมูลนั้นเพื่อการตัดสินใจเกี่ยวกับโครงการทางการศึกษา
- วอร์เทน และ ซานเดอร์ (Worthen And Sanders,1973) ได้ให้ความหมายของการประเมินว่า เป็นกระบวนการของการวิเคราะห์และเก็บรวบรวมข้อมูล อันเป็นข่าวสารที่ให้ประโยชน์สำหรับการตัดสินใจคุณค่าผลการผลิต วิธีการและแนวทางการเลือกต่าง ๆ สำหรับการตัดสินใจ

- เวลส์ (Welch,1974) ให้ความหมายของการประเมินว่า เป็นกระบวนการซึ่งก่อให้เกิด
ก่อให้เกิดสารสนเทศ

จากความหมายดังกล่าวข้างต้น สรุปได้ว่า การประเมินผลคือ การเก็บข้อมูล การวิเคราะห์
ความหมาย ข้อเท็จจริงของโครงการอย่างเป็นระบบ เพื่อการตัดสินใจเกี่ยวกับคุณค่าของโครงการ และ
การปรับปรุงเพิ่มคุณภาพและประสิทธิภาพให้ดียิ่งขึ้น การประเมินผลคล้ายคลึงกับการวิจัยในแง่
กระบวนการทำ แต่แตกต่างกันที่วัตถุประสงค์และประโยชน์ใช้สอย หรืออีกนัยหนึ่ง การประเมินหมายถึง
การบรรยายสิ่งที่ถูกประเมินเพื่อนำมาใช้ในการตัดสินใจหรือพัฒนาปรับปรุงเพื่อให้สิ่งที่ประเมินบรรลุ
จุดมุ่งหมาย

ดังนั้น การประเมินโครงการจึงนับว่าเป็นขั้นตอนที่สำคัญที่สุดของการดำเนินโครงการ เนื่องจาก
การประเมินโครงการเป็นกระบวนการที่ก่อให้เกิดสารสนเทศในการปรับปรุงโครงการ และในการตัดสินใจ
ผลสัมฤทธิ์ของโครงการ เพื่อให้ทราบว่าโครงการนั้นบรรลุผลตามเป้าหมายที่กำหนดไว้เพียงใด มีปัญหา
อุปสรรคอย่างไร จะได้เป็นข้อมูลในการปรับปรุงโครงการต่อไป นอกจากนั้น การประเมินโครงการอย่างเป็น
ระบบยังช่วยให้ผู้บริหารโครงการตระหนักถึงคุณภาพของแผนและโครงการที่กำหนดขึ้นว่า สามารถ
สนองตอบความต้องการของสังคมหรือสามารถแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้นได้มากน้อยเพียงใด ช่วยให้ผู้บริหาร
สามารถตัดสินใจในการดำเนินการ ปรับปรุงเปลี่ยนแปลงโครงการให้มีความถูกต้องเหมาะสม ส่งผลให้
โครงการนั้นดำเนินงานอย่างมีประสิทธิภาพ ตลอดจนบรรลุเป้าประสงค์ที่กำหนดไว้ทุกประการ

4.1.2) แนวคิดการประเมินผลการดำเนินงานด้วย “การบริหารมุ่งผลสัมฤทธิ์” (Result-Based Management)

จากการศึกษาทบทวนวรรณกรรมเรื่องแนวคิดการประเมินผลการดำเนินงานต่าง ๆ ที่ปรึกษาฯ มี
ความเห็นว่ แนวคิดการประเมินผลการดำเนินงานที่มีความสอดคล้องและเหมาะสมกับหลักการและเหตุผล
วัตถุประสงค์ และขอบเขตการดำเนินงานของ “โครงการศึกษาประเมินผลการดำเนินงานตามแผน
ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ พ.ศ. 2550-2554” ได้แก่ การบริหารมุ่งผลสัมฤทธิ์
(Result-Based Management)

ความเป็นมา

การบริหารมุ่งผลสัมฤทธิ์ (Result-Based Management) เป็นรูปแบบการบริหารที่เห็น
ความรับผิดชอบของรัฐบาลต่อประชาชน กล่าวคือ รัฐบาลจะต้องแสดงให้เห็นเป็นที่ประจักษ์แก่ประชาชน
ว่า รัฐได้ใช้งบประมาณแผ่นดินอย่างมีประสิทธิภาพและได้ผลอย่างไร โดยแสดงว่าได้มีผลงานอะไรบ้าง ได้
ให้บริการแก่ประชาชนในเรื่องใดบ้าง ผลงานหรือบริการเหล่านั้นเป็นประโยชน์ต่อการดำรงชีวิตและการทำ
มาหากินของประชาชนอย่างไร ทั้งนี้รัฐบาลจะต้องสามารถอธิบายต่อประชาชนได้ว่า กิจกรรมที่ทำลงไปนั้น
เป็นการใช้เงินภาษีของประชาชนอย่างประหยัด มีประสิทธิภาพ ก่อให้เกิดประสิทธิผลและคุ้มค่า

การบริหารมุ่งผลสัมฤทธิ์เป็นชุดของวิธีการและเทคนิคที่พัฒนาขึ้นในราชการของประเทศสวีเดน เพื่อช่วยให้เกิดประสิทธิภาพและประสิทธิผลในระบบราชการ ซึ่งแนวคิดนั้นอยู่บนพื้นฐานของการวิจัยและประสบการณ์ในการปฏิบัติในประเทศสวีเดน รวมทั้งอิทธิพลจากแนวคิดทำนองเดียวกันที่พัฒนาขึ้นในประเทศอื่น ๆ เช่น สหราชอาณาจักร สหรัฐอเมริกา แนวคิดเหล่านี้มีชื่อเรียกต่างๆ กันแต่ที่สำคัญที่สุดได้แก่ “การบริหารโดยวัตถุประสงค์” (Management by Objectives) “การบริหารผลการปฏิบัติงาน” (Performance Management) และ “กรอบวิธีการทำงานอย่างเป็นเหตุเป็นผล” (Logical Framework Approach) ถึงแม้ว่าจะมีความแตกต่างกันในรายละเอียด แต่แนวคิดเหล่านี้ก็มีหลักการพื้นฐานเหมือนกับการบริหารมุ่งผลสัมฤทธิ์ และล้วนเป็นผลมาจากระบบงบประมาณในรูปแบบการวางแผนโครงการ (Program Planning Budgeting Systems) ซึ่งพัฒนาขึ้นในช่วงทศวรรษ 1960 อย่างไรก็ตามแนวคิดของสวีเดนนี้อาจจะเน้นหนักไปที่การบริหาร (Management) มากกว่าแนวคิดอื่น ๆ

ในกรณีของประเทศไทย การปฏิรูประบบราชการที่ผ่านมามีเมื่อปี พ.ศ. 2545 เป็นการปรับบทบาทภารกิจของภาครัฐ ซึ่งผลที่เห็นเป็นรูปธรรมคือ จำนวนกระทรวงที่เปลี่ยนไป และมีการจัดทำแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบราชการไทยปี พ.ศ. 2546 – 2551 โดยการนำแนวคิดการบริหารมุ่งผลสัมฤทธิ์มาประยุกต์ใช้ อาทิเช่น กำหนดให้ต้องมีการจัดทำตัวชี้วัดความสำเร็จของการปฏิบัติงานและการประเมินผล การปฏิบัติราชการ เป็นต้น

นิยามของ “การบริหารมุ่งผลสัมฤทธิ์” (Result-Based Management)

การบริหารมุ่งผลสัมฤทธิ์ คือ การบริหารที่มุ่งเน้นผลสัมฤทธิ์โดยการชี้วัดที่เป็นรูปธรรม ซึ่งผลสัมฤทธิ์อาจเขียนเป็นสมการได้ดังนี้

$$[\text{ผลสัมฤทธิ์ (Results)} = \text{ผลผลิต (Outputs)} + \text{ผลลัพธ์ (Outcomes)}]$$

ดังนั้น จึงสรุปแนวคิดได้ว่า การบริหารมุ่งผลสัมฤทธิ์เป็นการบริหาร/การจัดการในหน่วยงานที่ตั้งอยู่บนพื้นฐานและมุ่งเน้นที่ผลของงาน อันได้แก่ ผลผลิต (Outputs) และผลลัพธ์ (Outcomes) เป็นหลัก โดยจะให้ความสำคัญกับการกำหนดพันธกิจและวัตถุประสงค์ของโครงการ/งาน มีการกำหนดเป้าหมายที่ชัดเจน รวมทั้งมีการกำหนดตัวชี้วัดผลการดำเนินงานหลัก (Key Performance Indicator : KPI) ได้อย่างชัดเจนและเป็นที่ยอมรับขององค์กร ดังนั้น การบริหารมุ่งผลสัมฤทธิ์จึงนำมาใช้เป็นเครื่องมือทางการบริหาร

ความสำคัญของการบริหารมุ่งผลสัมฤทธิ์

เนื่องด้วยทรัพยากรสำหรับภาคราชการนั้นลดลง การบริหารมุ่งผลสัมฤทธิ์จึงถือเป็นเครื่องมือสำคัญที่จะทำให้ราชการมีประสิทธิภาพและเกิดประสิทธิผลเพิ่มขึ้น แต่เดิมนั้น ในภาคราชการมุ่งเน้นไปที่

ทรัพยากรนำเข้า (Input) และการแบ่งสรรทรัพยากรไปยังหน่วยราชการต่าง ๆ และยังมุ่งเน้นไปที่กิจกรรม (Activity) เช่น ทำอะไรกันบ้างในหน่วยงาน ในเรื่องของการประชุม การวางแผน และอื่น ๆ แต่การบริหารมุ่งผลสัมฤทธิ์ได้เปลี่ยนจุดเน้นมาที่ผลงาน (Result) ซึ่งหมายถึง ทั้งสิ่งที่หน่วยงานทำ-ผลผลิต (Output) เช่น รายงานสัมมนา ฯลฯ หรือสิ่งที่หน่วยงานมุ่งให้เกิดผลสำเร็จ-ผลลัพธ์ (Outcome) เช่น คุณภาพของอากาศที่ได้รับการปรับปรุงให้ดีขึ้น

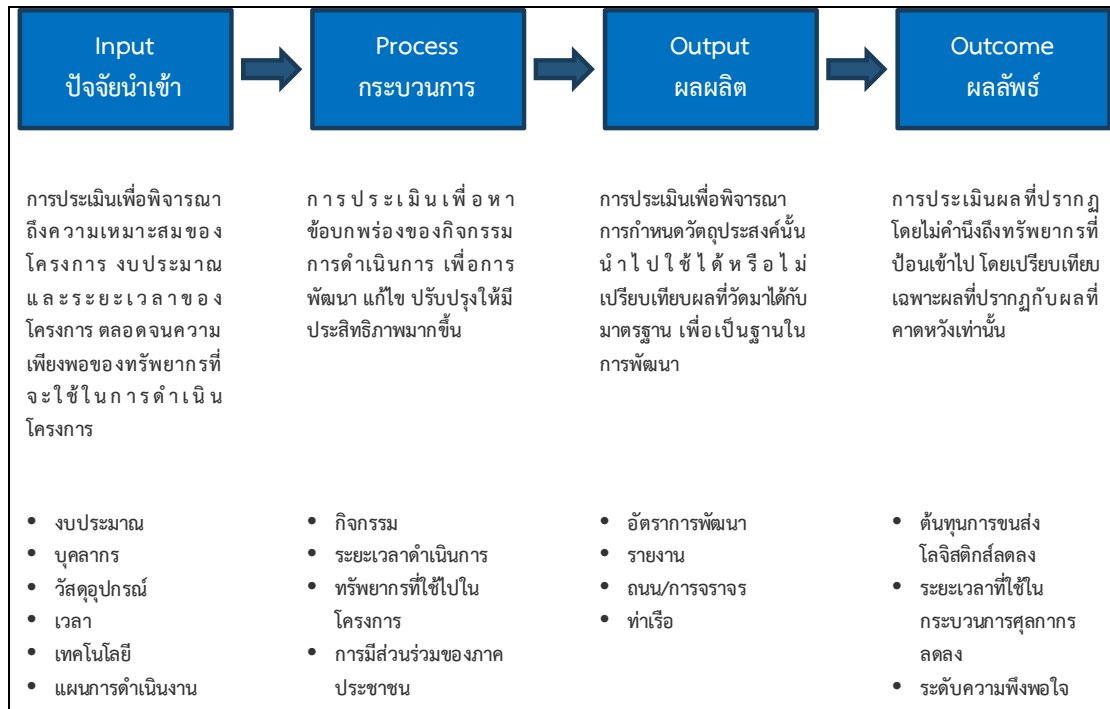
เพื่อให้หน่วยงานภาครัฐผู้ให้บริการทราบว่า การให้บริการแก่ประชาชนนั้นเกิดผลตามที่คาดหวังหรือไม่ ดังนั้นการวัดผลผลิตและผลลัพธ์จึงกลายเป็นสิ่งที่ต้องกระทำเพื่อวัดประเมินการบริการของรัฐ และช่วยตัดสินใจในเรื่องการจัดลำดับความสำคัญและการจัดสรรทรัพยากร

อย่างไรก็ดี การบริหารมุ่งผลสัมฤทธิ์จะเป็นระบบที่มีประสิทธิภาพได้ต้องอาศัยวิธีการที่ค่อนข้างจะอิงกระบวนการ รวมทั้งการกำหนดเป้าหมายและวัตถุประสงค์นั้นควรจะต้องเนื่องด้วยการกระจายอำนาจ ความรับผิดชอบ และลดระเบียบวิธีของการดำเนินการของกิจกรรมต่าง ๆ นอกจากนี้ การบริหารมุ่งผลสัมฤทธิ์ยังมุ่งเน้นไปที่การให้ความร่วมมือของพนักงานเจ้าหน้าที่ และยังเป็นระบบของการเรียนรู้ไปด้วย กล่าวคือ ตัวเลขที่ปฏิบัติได้จริงของผลผลิตและผลลัพธ์จะต้องมีการเผยแพร่และสนทนากันภายในหน่วยงาน หากปราศจากซึ่งความเข้าใจและการยอมรับที่จะปฏิบัติจากสมาชิกในองค์กรแล้ว องค์กรจะประสบความสำเร็จได้ยาก

กรอบแนวคิดการบริหารมุ่งผลสัมฤทธิ์ (Result-Based Management)

จากการศึกษาแนวคิดการบริหารมุ่งผลสัมฤทธิ์ดังแสดงในแผนภาพที่ 1 ที่ปรึกษาฯ ขอสรุปและนำเสนอกรอบแนวคิดการบริหารมุ่งผลสัมฤทธิ์ (Result-Based Management) ที่จะนำมาประยุกต์ใช้ภายใต้โครงการฯ ซึ่งประกอบด้วย 4 องค์ประกอบหลัก โดยเริ่มจากการป้อนปัจจัยนำเข้า (Input) ผ่านกระบวนการ (Process) และออกมาเป็นผลผลิต (Output) และผลลัพธ์ (Outcome) ตามลำดับ ซึ่งต้องมีการกำหนดตัวชี้วัดในแต่ละองค์ประกอบตามกรอบแนวคิดการบริหารมุ่งผลสัมฤทธิ์ โดยสรุปรายละเอียดได้ดังนี้

แผนภาพที่ 9: กรอบแนวคิดการบริหารมุ่งผลสัมฤทธิ์ (Result-Based Management)



1) ปัจจัยนำเข้า (Input)

เป็นการประเมินเพื่อพิจารณาถึงความเหมาะสมของโครงการ งบประมาณ และระยะเวลาของการดำเนินโครงการ ตลอดจนความเพียงพอของทรัพยากรที่จะใช้ในการดำเนินโครงการ โดยตัวชี้วัดปัจจัยนำเข้า อาทิเช่น

- งบประมาณ
- บุคลากร
- วัสดุอุปกรณ์
- เวลา
- เทคโนโลยี
- แผนการดำเนินงาน

2) กระบวนการ (Process)

เป็นการประเมินเพื่อหาข้อบกพร่องของกิจกรรม การดำเนินการ เพื่อการพัฒนา แก้ไขปรับปรุงให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น โดยตัวชี้วัดกระบวนการ อาทิเช่น

- กิจกรรม
- ระยะเวลาดำเนินการ
- ทรัพยากรที่ใช้ไปในโครงการ
- การมีส่วนร่วมของภาคประชาชน

3) ผลผลิต (Output)

เป็นการประเมินเพื่อพิจารณาการกำหนดวัตถุประสงค์นั้นนำไปใช้ได้หรือไม่ เปรียบเทียบผลที่วัดมาได้ด้วยมาตรฐาน เพื่อเป็นฐานในการพัฒนา โดยตัวชี้วัดผลผลิต อาทิเช่น

- อัตราการพัฒนา
- รายงาน
- จำนวนถนน/การจราจร
- จำนวนท่าเรือ

4) ผลลัพธ์ (Outcome)

เป็นการประเมินผลที่ปรากฏโดยไม่คำนึงถึงทรัพยากรที่ป้อนเข้าไป โดยเปรียบเทียบเฉพาะผลที่ปรากฏกับผลที่คาดหวังเท่านั้น โดยตัวชี้วัดผลลัพธ์ อาทิเช่น

- ต้นทุนการขนส่งโลจิสติกส์ลดลง
- ระยะเวลาที่ใช้ในกระบวนการศุลกากรลดลง
- ระดับความพึงพอใจ

4.1.3) สรุปกรอบแนวคิดการประเมินผลการดำเนินงานตามแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย

จากการศึกษาทบทวนวรรณกรรมเรื่องกรอบแนวคิดการประเมินผลดังกล่าวข้างต้น ที่ปรึกษาฯ จึงได้นำกรอบแนวคิดดังกล่าวมาประยุกต์ใช้ให้สอดคล้องและเหมาะสมกับโครงการศึกษาประเมินผลการดำเนินงานตามแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย พ.ศ. 2550-2554 ดังนั้นที่ปรึกษาฯ จึงขอสรุปกรอบแนวคิดการประเมินผลการดำเนินงานตามแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย พ.ศ. 2550-2554 ที่จะนำมาประยุกต์ใช้ภายใต้โครงการฯ โดยยึดมิติประเด็นยุทธศาสตร์เป็นตัวตั้งและจำแนกตามประเด็นยุทธศาสตร์ ซึ่งประกอบด้วย 5 ประเด็นยุทธศาสตร์ด้วยกัน ดังแสดงในแผนภาพต่อไปนี้

อย่างไรก็ดี เนื่องจากแต่ละประเด็นยุทธศาสตร์มีความแตกต่างกันในด้านวัตถุประสงค์ เป้าหมาย/ ผลสัมฤทธิ์ รวมทั้งผู้ที่เกี่ยวข้อง (Stakeholder) ดังนั้น วิธีการจัดเก็บ ประเภทของข้อมูลดัชนีชี้วัดที่จัดเก็บ หรือแบบสอบถาม รวมทั้งจำนวนกลุ่มเป้าหมายในการจัดเก็บข้อมูลสำหรับแต่ละประเด็นยุทธศาสตร์นั้นจึง อาจแตกต่างกันและสามารถปรับได้ตามความเหมาะสมเพื่อให้สอดคล้องกับแต่ละประเด็นยุทธศาสตร์ อาทิ เช่น บางประเด็นยุทธศาสตร์อาจต้องจัดเก็บข้อมูลทั้งดัชนีชี้วัดปัจจัยนำเข้า (Input) ดัชนีชี้วัดกระบวนการ (Process) ดัชนีชี้วัดผลผลิต (Output) และดัชนีชี้วัดผลลัพธ์ (Outcome) แต่ในบางประเด็นยุทธศาสตร์อาจจะจัดเก็บข้อมูลเฉพาะดัชนีชี้วัดผลผลิต (Output) และดัชนีชี้วัดผลลัพธ์ (Outcome) เป็นต้น

4.2) ผลการศึกษาทบทวนตัวชี้วัดขีดความสามารถในการแข่งขันด้านโลจิสติกส์

จากการทบทวนวรรณกรรมพบว่า ได้มีการศึกษาวิจัยและจัดทำตัวชี้วัดขีดความสามารถในการแข่งขันด้านโลจิสติกส์ (Logistics Performance Index: LPI) ไว้แล้วจำนวน 4 ฉบับหรือ 4 แหล่งดังนี้

1. ตัวชี้วัดของยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ พ.ศ. 2550-2554 ในปัจจุบัน ของสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.)
2. ตัวชี้วัดจากโครงการประเมินผลการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ไทย โดยสถาบันการขนส่ง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
3. ดัชนีชี้วัดความสามารถในการแข่งขันด้านโลจิสติกส์ (Logistics Performance Index: LPI) ของธนาคารโลก
4. ดัชนีชี้วัดความสามารถในการอำนวยความสะดวกทางการค้า (Enabling Trade Index: ETI) ของ World Economic Forum (WEF)

หลังจากที่ปรึกษาฯ ได้ศึกษาทบทวนแนวคิดและหลักการในการจัดทำตัวชี้วัดด้านโลจิสติกส์ (Logistics Performance Index: LPIs) ทั้ง 4 ฉบับดังกล่าวข้างต้นแล้ว ที่ปรึกษาฯ จะทำการจัดกลุ่มตัวชี้วัดด้านโลจิสติกส์ให้สอดคล้องกับยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย พ.ศ. 2550-2554 และคัดเลือกตัวชี้วัดที่เหมาะสมเพื่อใช้ในการพัฒนาแบบสำรวจที่ 3 และ 4 ดังแสดงในภาคผนวก ง และ จ ต่อไป โดยจากผลการศึกษาทบทวน ที่ปรึกษาฯ สามารถสรุปแนวคิดและหลักการของตัวชี้วัดด้านโลจิสติกส์ทั้ง 4 ฉบับตามลำดับดังนี้

1. ตัวชี้วัดของยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ พ.ศ. 2550-2554 ในปัจจุบัน โดยสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.)

ภายใต้แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ พ.ศ. 2550-2554 โดยสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) นั้น สศช. ได้จัดทำตัวชี้วัดตามแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย พ.ศ. 2550-2554 ซึ่งประกอบด้วย 5 ประเด็นยุทธศาสตร์ โดยยุทธศาสตร์ฯ มีรายละเอียดดังนี้

ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย พ.ศ. 2550-2554

วิสัยทัศน์

มีระบบโลจิสติกส์ที่ได้มาตรฐานสากล (World Class Logistics) เพื่อสนับสนุนการเป็นศูนย์กลางธุรกิจและการค้าของภูมิภาคอินโดจีน

วัตถุประสงค์หลัก

1. เพิ่มประสิทธิภาพการอำนวยความสะดวกกิจกรรมทางการค้า ซึ่งจะนำไปสู่การลดต้นทุนโลจิสติกส์ (Cost Efficiency)
2. เพิ่มขีดความสามารถของธุรกิจในการตอบสนองความต้องการของลูกค้า (Responsiveness)
3. เพิ่มความปลอดภัยและความเชื่อถือได้ในกระบวนการนำส่งสินค้าและบริการ (Reliability and Security)
4. สร้างมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจจากอุตสาหกรรมโลจิสติกส์และอุตสาหกรรมต่อเนื่อง

ทั้งนี้ ที่ปรึกษาฯ ได้ทำการศึกษาทบทวนตัวชี้วัดในแต่ละประเด็นยุทธศาสตร์ทั้ง 5 ประเด็น และขอหยิบยกตัวอย่างตัวชี้วัดที่สำคัญที่จำแนกตามประเด็นยุทธศาสตร์การพัฒนาโลจิสติกส์ดังนี้

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 1 การปรับปรุงประสิทธิภาพระบบโลจิสติกส์ในภาคการผลิต
(Business Logistics Improvement)

เป้าประสงค์:

ธุรกิจในสาขาอุตสาหกรรมยุทธศาสตร์มีการบริหารจัดการระบบโลจิสติกส์ที่มีประสิทธิภาพ และสามารถตรวจสอบได้ตลอดห่วงโซ่อุปทาน

ตัวชี้วัดที่สำคัญ ได้แก่

- ต้นทุนโลจิสติกส์ของสถานประกอบการลดลง
- ความสามารถในการตอบสนองความต้องการของลูกค้า (สะดวก รวดเร็ว ตรงตามความต้องการ) เพิ่มสูงขึ้น
- จำนวนสถานประกอบการที่มีการใช้บริการผู้ให้บริการโลจิสติกส์ (Logistics Service Provider: LSPs) เพิ่มขึ้น หรือมูลค่าการใช้บริการเพิ่มขึ้น
- ผู้ประกอบการมีความรู้ความเข้าใจเพิ่มขึ้นเกี่ยวกับความสำคัญเรื่องโลจิสติกส์และการใช้บริการโลจิสติกส์
- ต้นทุนการเคลื่อนย้ายสินค้าของห่วงโซ่อุปทานลดลง
- จำนวนสมาคมธุรกิจที่มีการร่วมมือกันในการบริหารจัดการโลจิสติกส์

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 2 การเพิ่มประสิทธิภาพระบบขนส่งและโลจิสติกส์

(Transport and Logistics Network Optimization)

เป้าประสงค์:

มีระบบเครือข่ายและการบริหารโลจิสติกส์แบบบูรณาการทั้งในการรวบรวม ขนส่งถ่ายลำ และกระจายสินค้าทั้งภายในภูมิภาคและระหว่างภูมิภาค สามารถรองรับและสนับสนุนบทบาทของไทยในการเป็นศูนย์กลางธุรกิจและการค้า (Trading Hub) ของภูมิภาคอินโดจีน

ตัวชี้วัดที่สำคัญ ได้แก่

- ระยะเวลาที่ใช้ขนส่งสินค้าบนเส้นทางหลักลดลง
- วงเงินลงทุนของภาคเอกชนหรือจำนวนเอกชนที่ลงทุนในการพัฒนาศูนย์รวบรวมและกระจายสินค้าต่างๆ
- ต้นทุนโลจิสติกส์ต่อยอดขายของบริษัทลดลง
- ท่าเรือน้ำลึกฝั่งอันดามันสามารถเปิดให้บริการ
- มีการเปิดเส้นทางรถไฟเชื่อมโยงจากท่าเรือฝั่งตะวันตกกับเส้นทางขนส่งสินค้าภูมิภาค ประตุการค้าหลัก และเมืองคู่ค้าหลัก

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 3 การพัฒนาธุรกิจโลจิสติกส์

(Logistics Service Internationalization)

เป้าประสงค์:

ยกระดับมาตรฐานการให้บริการของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทยให้สามารถแข่งขันได้ในระดับสากล และสร้างมูลค่าเพิ่มให้ภาคธุรกิจบริการโลจิสติกส์ในประเทศ

ตัวชี้วัดที่สำคัญ ได้แก่

- จำนวนธุรกิจผู้ให้บริการโลจิสติกส์ในนิคมหรือเขตอุตสาหกรรมเพิ่มขึ้น
- จำนวนกิจกรรมความร่วมมือเพิ่มขึ้น
- ยอดขายของธุรกิจผู้ให้บริการโลจิสติกส์ที่ผู้ถือหุ้นส่วนใหญ่เป็นคนไทยเพิ่มขึ้น
- จำนวนบริษัทที่ให้บริการโลจิสติกส์เฉพาะด้านเพิ่มขึ้น

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 4 การปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้า

(Trade Facilitation Enhancement)

เป้าประสงค์:

ลดต้นทุนของผู้ประกอบการในการทำธุรกรรมเพื่อการส่งออกและนำเข้า

ตัวชี้วัดที่สำคัญ ได้แก่

- ระยะเวลาที่ใช้ในกระบวนการดำเนินเอกสารเพื่อการส่งออกหรือนำเข้าลดลง
- ค่าใช้จ่ายของผู้ประกอบการในการทำธุรกรรมเพื่อส่งออก-นำเข้าลดลง
- จำนวนแบบฟอร์ม เอกสารที่ใช้ในกระบวนการลดลง (Paperless)
- ระยะเวลาที่ใช้ในการขนส่งสินค้าส่งออก-นำเข้า หรือถ่ายลำลดลง
- ค่าใช้จ่ายของผู้ประกอบการในการขนส่งสินค้าส่งออก-นำเข้า หรือถ่ายลำลดลง
- ต้นทุนของผู้ส่งออกไทยในการกระจายสินค้าในตลาดเป้าหมายหลักลดลง
- พระราชกฤษฎีกาทั้ง 4 ฉบับภายใต้ พรบ. ว่าด้วยธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. 2544 มีผลบังคับใช้
- มีการกำหนดมาตรฐานการแลกเปลี่ยนข้อมูลร่วมกัน
- ระยะเวลาโดยรวมที่ผู้ส่งออกเสียไปในกระบวนการตรวจสอบสินค้าลดลง
- ค่าใช้จ่ายของผู้ส่งออกในการจัดการกับสินค้าที่ถูกส่งคืน (Reverse Logistics) ลดลง

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 5 การพัฒนากำลังคนและกลไกการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์

(Capacity Building)

เป้าประสงค์:

- มีบุคลากรที่มีความรู้ความสามารถด้านโลจิสติกส์ทั้งในภาคการผลิต และในอุตสาหกรรม ให้บริการโลจิสติกส์ เพียงพอกับความต้องการ
- ประเทศไทยมีระบบข้อมูลและกลไกเพื่อการวางแผน และติดตามผลการดำเนินงานของ ยุทธศาสตร์โลจิสติกส์

ตัวชี้วัดที่สำคัญ ได้แก่

- ผลิตบุคลากรด้านโลจิสติกส์ ทั้งระดับผู้บริหารระดับสูง ผู้บริหาร และผู้ปฏิบัติการ ในภาคอุตสาหกรรม โดยเฉพาะ SMEs ได้จำนวน 100,000 คน และในธุรกิจให้บริการด้านโลจิสติกส์ ได้จำนวน 285,000 คนภายในปี 2554
- มีบุคลากรผู้ฝึกสอน/อาจารย์ ที่มีศักยภาพ และมีความเชี่ยวชาญด้านโลจิสติกส์ในระดับสากล จำนวน 1,370 คนภายในปี 2554
- จำนวนสถาบันการศึกษามีหลักสูตรด้านโลจิสติกส์ที่มีคุณภาพมาตรฐานระดับสากล
- จำนวนผลงานการวิจัยประยุกต์เพื่อการปรับปรุงประสิทธิภาพการจัดการโลจิสติกส์มีเพิ่มขึ้น
- มีการกำหนดมาตรฐานวิชาชีพ และมาตรฐานฝีมือแรงงานด้านโลจิสติกส์ที่ชัดเจน
- มีระบบข้อมูลเพื่อการบริหารจัดการโลจิสติกส์ของประเทศที่เชื่อมโยงเป็นเครือข่ายทั้งในระดับมหภาคและจุลภาค
- มีคณะกรรมการพัฒนาระบบโลจิสติกส์แห่งชาติ

2. ตัวชี้วัดจากโครงการประเมินผลการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ไทย โดยสถาบันการขนส่ง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ตัวชี้วัดจากโครงการประเมินผลการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ไทย โดยสถาบันการขนส่ง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย ได้แบ่งข้อมูลออกเป็น 5 ด้านตามยุทธศาสตร์ เพื่อให้สอดคล้องกับยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยที่จัดทำโดยสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) ตามที่นำเสนอตั้งกล่าวข้างต้น โดยในแต่ละยุทธศาสตร์จะมีการเสนอข้อมูลที่เป็นในการแสดงถึงสถานภาพและปัจจัยที่นำไปสู่การบรรลุเป้าประสงค์ของแต่ละยุทธศาสตร์

ตัวอย่างตัวชี้วัดที่สำคัญจากโครงการประเมินผลการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ไทย โดยสถาบันการขนส่ง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย จำแนกตามประเด็นยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ มีดังต่อไปนี้

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 1 การปรับปรุงประสิทธิภาพระบบโลจิสติกส์ในภาคการผลิต

ตัวชี้วัดที่สำคัญ ได้แก่

- มูลค่าการลงทุนในอุปกรณ์เครื่องมือด้านโลจิสติกส์
- มูลค่าการลงทุนในการใช้เทคโนโลยีสารสนเทศเพื่อการจัดการโลจิสติกส์
- ระดับรายได้ของผู้รับผิดชอบงานด้านโลจิสติกส์เมื่อเทียบกับผู้รับผิดชอบงานด้านอื่น
- สัดส่วนของหน่วยธุรกิจที่มีผู้บริหารระดับสูงได้รับมอบหมายให้รับผิดชอบงานด้านโลจิสติกส์อย่างบูรณาการ
- ระดับการศึกษาของพนักงานระดับบริหารและปฏิบัติการด้านโลจิสติกส์
- สัดส่วนของบุคลากรที่ผ่านการฝึกอบรมด้านโลจิสติกส์

- สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อยอดขาย
- ความสามารถในการส่งสินค้าตรงเวลา

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 2 การเพิ่มประสิทธิภาพระบบขนส่งและโลจิสติกส์

ตัวชี้วัดที่สำคัญ ได้แก่

- อัตราค่าธรรมเนียมและค่าใช้จ่ายอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับการใช้ท่าเรือ
- ระยะเวลาในการขนถ่ายสินค้าทางรถไฟ
- จำนวนเรือที่จอดเทียบ
- ขนาดสูงสุดของเรือที่สามารถรองรับได้
- จำนวนท่าเรือริมแม่น้ำและท่าเรือชายฝั่งในประเทศ
- จำนวนเครื่องมือสำหรับการขนถ่ายสินค้าและตู้คอนเทนเนอร์
- ต้นทุนที่ใช้ในการขนส่งสินค้า

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 3 การพัฒนาธุรกิจโลจิสติกส์

ตัวชี้วัดที่สำคัญ ได้แก่

- เวลาเฉลี่ยในการขนส่งสินค้าของผู้ประกอบการขนส่ง
- ต้นทุนค่าขนส่ง จำแนกตาม ผู้ประกอบการ และรูปแบบการขนส่ง
- ระดับรายได้ของผู้รับผิดชอบงานด้านโลจิสติกส์เมื่อเทียบกับผู้รับผิดชอบงานด้านอื่น
- จำนวนพนักงานของธุรกิจให้บริการโลจิสติกส์
- ระดับการศึกษาของพนักงานระดับบริหารและปฏิบัติการด้านโลจิสติกส์
- การลงทุนของธุรกิจโลจิสติกส์

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 4 การปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้า

ตัวชี้วัดที่สำคัญ ได้แก่

- จำนวนเที่ยวรถไฟขนส่งสินค้าระหว่างประเทศต่อสัปดาห์
- ค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นจากกฎหมายและข้อบังคับ เช่น ภาษีและค่าธรรมเนียมต่างๆ (Taxes and Charges on Logistics)
- ความสามารถในการรองรับปริมาณจราจรบนถนนเชื่อมชายแดน
- จำนวนข้อร้องเรียนจากผู้ที่เกี่ยวข้องแยกตามประเด็นปัญหา
- ค่าใช้จ่ายนอกระบบที่ไม่ถูกรองรับด้วยกฎหมาย เช่น เงินสินบนต่างๆ (Tea Money)
- ค่าธรรมเนียมและค่าใช้จ่ายอื่นๆ ณ จุดผ่านแดน
- จำนวนกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับกระบวนการต่างๆทางด้านการโลจิสติกส์ โดยแยกตามประเภทกิจกรรม
- จำนวนขั้นตอนของการดำเนินการทางศุลกากรและการตรวจปล่อยสินค้า
- ระยะเวลาที่ใช้ในการนำเข้า-ส่งออกที่ด่านศุลกากรชายแดน

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 5 การพัฒนากำลังคนและกลไกการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์

ตัวชี้วัดที่สำคัญ ได้แก่

- ระดับการศึกษาของพนักงานระดับบริหารและปฏิบัติการด้านโลจิสติกส์
- ระดับรายได้ของผู้รับผิดชอบงานด้านโลจิสติกส์เมื่อเทียบกับผู้รับผิดชอบงานด้านอื่น
- จำนวนสมาชิกในสมาคมโลจิสติกส์ของประเทศ
- งบประมาณสนับสนุนการผลิตและพัฒนาบุคลากรที่ตรงกับความต้องการของธุรกิจโลจิสติกส์
- งบประมาณในการศึกษาและวิจัยด้านโลจิสติกส์ของประเทศ

3. ดัชนีชี้วัดความสามารถในการแข่งขันด้านโลจิสติกส์ (Logistics Performance Index: LPI) ของธนาคารโลก

ดัชนีชี้วัดความสามารถในการแข่งขันด้านโลจิสติกส์ของธนาคารโลกเป็นเครื่องมือที่ใช้ในการเปรียบเทียบเกณฑ์มาตรฐาน ซึ่งบ่งชี้การแข่งขัน โอกาส และความสามารถในการพัฒนาโลจิสติกส์ด้านการค้า โดยยึดข้อมูลจากการสำรวจกิจกรรมโลจิสติกส์จากทั่วโลก ประกอบกับความรู้เกี่ยวกับประเทศที่ดำเนินกิจกรรมอยู่ และทำการประเมินประเทศอื่นๆ ที่ทำการค้าด้วยในเชิงคุณภาพ และรับรู้ถึงสภาพแวดล้อมของการโลจิสติกส์ระหว่างประเทศ การประเมินประกอบด้วย 2 วิธี ได้แก่ วิธีการประเมินเชิงคุณภาพ และเชิงปริมาณ ส่วนการประเมินความสามารถของห่วงโซ่อุปทาน แบ่งดัชนีชี้วัดออกเป็น 2 ประเภทคือ

1. ดัชนีชี้วัดความสามารถในการแข่งขันด้านโลจิสติกส์ระหว่างประเทศ (International LPI) เป็นการประเมินโลจิสติกส์ของประเทศในเชิงคุณภาพ
2. ดัชนีชี้วัดความสามารถในการแข่งขันด้านโลจิสติกส์ภายในประเทศ (Domestic LPI) เป็นการประเมินประสิทธิภาพของกระบวนการโลจิสติกส์ และแรงงานด้านโลจิสติกส์ภายในประเทศทั้งเชิงคุณภาพ และเชิงปริมาณ ซึ่งรวมถึงข้อมูลเกี่ยวกับสภาพแวดล้อมของกิจกรรมโลจิสติกส์ การดำเนินการโลจิสติกส์หลัก สถาบันที่เกี่ยวข้อง และความสามารถด้านการบริหารเวลาและต้นทุน

ตัวอย่างดัชนีชี้วัดความสามารถในการแข่งขันด้านโลจิสติกส์ของธนาคารโลกที่สำคัญ จำแนกตามประเภท มีดังนี้

3.1 ดัชนีชี้วัดความสามารถในการแข่งขันด้านโลจิสติกส์ระหว่างประเทศ (International LPI)

- ประสิทธิภาพของกระบวนการทางศุลกากร (Efficiency of the Clearance Process)
- คุณภาพด้านโครงสร้างพื้นฐานที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งและการค้า
(Quality of Trade and Transport Related Infrastructure)
- ความง่ายในการขนส่งระหว่างประเทศ
(Ease of Arranging Competitively Priced Shipment)
- ความสามารถและคุณภาพของบริการโลจิสติกส์ในประเทศนั้นๆ
(Competence and Quality of Logistics Services)
- ความสามารถในการติดตามสถานะการขนส่งสินค้า
(Ability to Track and Trace Consignments)
- ความสามารถในการขนส่งที่ตรงต่อเวลาตามที่กำหนด
(Frequency with which Shipments Reach the Consignee within the Scheduled or Expected Delivery Time)

3.2 ดัชนีชี้วัดความสามารถในการแข่งขันด้านโลจิสติกส์ภายในประเทศ (Domestic LPI)

- คุณภาพของโครงสร้างพื้นฐานของท่าเรือ ท่าอากาศยาน ถนน ทางรถไฟ และคลังสินค้า
(Port /Airport /Road /Rail /Warehousing Infrastructure)
- คุณภาพของโครงสร้างพื้นฐานด้านเทคโนโลยีสารสนเทศและการให้บริการด้านการสื่อสาร
(Telecommunications Infrastructure and IT Service)
- ความสามารถและคุณภาพของผู้ให้บริการด้านการขนส่งทั้งทางรถ รถไฟ เครื่องบินและเรือ
(Competence and Quality of Road/Rail/Air/Maritime Transport Service Provider)
- ความสามารถและคุณภาพของผู้ให้บริการด้านการกระจายสินค้าและคลังสินค้า
(Competence and Quality of Warehousing/Distribution Operators and Freight Forwarders)
- ความสามารถและคุณภาพของบุคลากรด้านศุลกากร
(Competence and Quality of Customs Agencies and Brokers)
- ความสามารถและคุณภาพของบุคลากรในการตรวจสอบคุณภาพ มาตรฐาน และความปลอดภัยของสินค้าระหว่างการขนส่ง
(Competence and Quality of Quality/Standards Inspection Agencies and Health/Sanitary and Phyto-Sanitary Agencies)
- ประสิทธิภาพในการขนย้ายสินค้า (Efficiency of Shipment Procedures)
- ความล่าช้าที่เกิดขึ้นในกระบวนการโลจิสติกส์ (Delays)

- อัตราค่าธรรมเนียมในการใช้บริการท่าเรือ ท่าอากาศยาน รถไฟ ถนน และคลังสินค้า
(Port/Airport/Road/ Rail /Warehousing Charges)
- ความโปร่งใสของพิธีการทางศุลกากร
(Transparency of Customs Clearance)
- กฎระเบียบที่เกี่ยวข้องกับโลจิสติกส์ที่เอื้อต่อการขนส่งและการค้า
(Regulation related to Logistics)
- การทุจริตในกิจกรรมโลจิสติกส์
(Incidence of Corruption on Logistic Activities)
- ภัยคุกคามจากอาชญากรรม
(Criminal Activities and Solicitation of Informal Payments)

4. ดัชนีชี้วัดความสามารถในการอำนวยความสะดวกทางการค้า (Enabling Trade Index: ETI) ของ World Economic Forum (WEF)

ดัชนีชี้วัดความสามารถในการอำนวยความสะดวกทางการค้าเป็นการวัดการเคลื่อนย้ายสินค้าเสรี ณ จุดผ่านแดน และการขนส่งสินค้าไปสู่ตลาดเป้าหมาย รวมทั้งนโยบายและความสามารถในการให้บริการ และอำนวยความสะดวกทางการค้าของแต่ละประเทศ โดยมีเป้าหมายให้ประเทศต่างๆ ทั่วโลกตระหนักถึงความสำคัญของการค้าระหว่างประเทศ และลดอุปสรรคในการค้าระหว่างประเทศโดยเฉพาะเรื่องของการขนส่ง เพื่อประโยชน์ในการพัฒนาเศรษฐกิจ

ดัชนีชี้วัดความสามารถในการอำนวยความสะดวกทางการค้า ประกอบด้วย 4 ประเด็นหลัก 9 ประเด็นย่อยในการประเมิน ดังนี้

1. การเข้าถึงตลาด (Market Access)

เป็นการอธิบายถึงขอบเขตของกรอบนโยบายของแต่ละประเทศในเรื่องการนำเข้าและส่งออกสินค้า ประกอบด้วย

1.1 การเข้าถึงตลาดภายในประเทศและภายนอกประเทศ (Domestic and Foreign Market Access)

ตัวชี้วัดที่สำคัญ ได้แก่

- อัตราภาษี (Tariff Rates)
- มาตรการที่ไม่ใช่ภาษี (Non-tariff Measures)
- ความซับซ้อนทางภาษี (Complexity of Tariffs)
- สัดส่วนการนำเข้าแบบปลอดภาษี (Share of Duty-Free Imports)
- อัตราภาษีที่มีผลบังคับใช้ (Tariff Faced)
- ส่วนต่างของข้อได้เปรียบทางการค้า
(Margin of Preference in Destination Market)

2. การบริหารจัดการ ณ จุดผ่านแดน (Border Administration)
 เป็นการอธิบายถึงขอบเขตของการบริหารงานที่สนับสนุนการเข้าออกของสินค้า ประกอบด้วย
 - 2.1 ประสิทธิภาพของกระบวนการทางศุลกากร (Efficiency of Customs Administration)
 ตัวชี้วัดที่สำคัญ ได้แก่
 - พิจารณาภาระทางศุลกากร (Burden of Customs Procedures)
 - ดัชนีการบริการทางศุลกากร (Customs Services Index)
 - 2.2 ประสิทธิภาพของกระบวนการนำเข้าและส่งออกสินค้า (Efficiency of Import-Export Procedures)
 ตัวชี้วัดที่สำคัญ ได้แก่
 - ประสิทธิภาพในการตรวจ/ขนย้ายสินค้า (Efficiency of the Clearance Process)
 - ระยะเวลาที่ใช้ในการนำเข้าสินค้า (Time to Import)
 - เอกสารที่ใช้ในการนำเข้าสินค้า (Documents to Import)
 - ต้นทุนในการนำเข้าสินค้า (Cost to Import)
 - ระยะเวลาที่ใช้ในการส่งออกสินค้า (Time to Export)
 - เอกสารที่ใช้ในการส่งออกสินค้า (Documents to Export)
 - ต้นทุนในการส่งออกสินค้า (Cost to Export)
 - 2.3 ความโปร่งใสของการบริหารจัดการ ณ จุดผ่านแดน (Transparency of Border Administration)
 ตัวชี้วัดที่สำคัญ ได้แก่
 - การจ่ายเงินที่ผิดปกติในการนำเข้าและส่งออกสินค้า (Irregular Payments in Exports and Imports)
 - ดัชนีที่แสดงการทุจริต (Corruption Perceptions Index)
3. โครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งและการสื่อสาร (Transport and Communications Infrastructure)
 - 3.1 ความเพียงพอและคุณภาพของโครงสร้างระบบขนส่ง (Availability and Quality of Transport Infrastructure)
 ตัวชี้วัดที่สำคัญ ได้แก่
 - ความหนาแน่นของท่าอากาศยาน (Airport Density)
 - ความสามารถในการถ่ายเทสินค้า (Transshipment Connectivity Index)
 - อัตราส่วนร้อยละของถนนลาดยาง (Paved Roads)
 - คุณภาพของโครงสร้างพื้นฐานด้านท่าอากาศยาน (Quality of Air Transport Infrastructure)
 - คุณภาพของโครงสร้างพื้นฐานด้านรางรถไฟ (Quality of Railroad Infrastructure)

- คุณภาพของโครงสร้างพื้นฐานด้านถนน (Quality of Road)
- คุณภาพของโครงสร้างพื้นฐานด้านท่าเรือ (Quality of Port Infrastructure)

3.2 ความพร้อมและคุณภาพของการให้บริการขนส่ง (Availability and Quality of Transport Services)

ตัวชี้วัดที่สำคัญ ได้แก่

- ความสามารถในการเชื่อมต่อการเดินเรือประจำเส้นทาง
(Liner Shipping Connectivity Index)
- ความยากง่ายและความสามารถในการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ
(Ease and Affordability of Shipment)
- ความสามารถของอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ในประเทศ (Logistics Competence)
- ความสามารถในการติดตามและตรวจสอบสถานะการขนส่ง
(Tracking and Tracing Ability)
- ความสามารถในการขนส่งสินค้าถึงปลายทางอย่างตรงเวลา
(Timeliness of Shipments in Reaching Destination)
- ประสิทธิภาพของระบบไปรษณีย์ (Postal Services Efficiency)
- ข้อตกลงร่วมด้านการขนส่ง (GATS Commitments in the Transport Sector)

3.3 ความพร้อมและการใช้งานของระบบเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร (Availability and Use of ICTs)

ตัวชี้วัดที่สำคัญ ได้แก่

- การขยายตัวของการใช้งานอินเทอร์เน็ตในภาคธุรกิจ
(Extent of business Internet Use)
- จำนวนโทรศัพท์เคลื่อนที่ที่จดทะเบียนต่อประชากร 100 คน
(Mobile telephone subscriptions per 100)
- จำนวนผู้ใช้อินเทอร์เน็ตความเร็วสูงต่อประชากร 100 คน
(Broadband Internet subscribers per 100)
- จำนวนผู้ใช้อินเทอร์เน็ตต่อประชากร 100 คน
(Internet users per 100)
- จำนวนผู้ใช้โทรศัพท์ชุมสายท้องถิ่นต่อประชากร 100 คน
(Fixed telephone lines per 100 population)
- การให้บริการผ่านระบบอินเทอร์เน็ตของภาครัฐ
(Government Online Service Index)

4. สภาพแวดล้อมทางธุรกิจ (Business Environment)

4.1 สถานะของกฎระเบียบและข้อบังคับต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง (Regulatory Environment)

ตัวชี้วัดที่สำคัญ ได้แก่

- สิทธิในทรัพย์สิน (Property Rights)
- จริยธรรมและการทุจริต (Ethics and Corruption)
- การใช้อิทธิพลโดยไม่เหมาะสม (Undue Influence)
- ประสิทธิภาพของรัฐบาล (Government Efficiency)
- การแข่งขันภายในประเทศ (Domestic Competition)
- ประสิทธิภาพของตลาดการเงิน (Efficiency of the Financial Market)
- ความสะดวกในการจ้างงานชาวต่างชาติ (Ease of Hiring Foreign Labor)
- ความหนาแน่นของบริษัทที่เป็นของชาวต่างชาติ
(Prevalence of Foreign Ownership)
- ผลกระทบต่อธุรกิจที่เกิดจาก FDI (Business Impact of Rules on FDI)
- ข้อจำกัดของการไหลของเงินทุนต่างประเทศ
(Restriction on International Capital Flows)
- การมีส่วนร่วมกับกฎการค้าพหุภาคี (Openness to Multilateral Trade Rules)

4.2 ความปลอดภัยต่อชีวิตและทรัพย์สิน (Physical Security)

ตัวชี้วัดที่สำคัญ ได้แก่

- ความน่าเชื่อถือของระบบตำรวจ (Reliability of Police Services)
- ผลกระทบที่เกิดจากอาชญากรรมและความรุนแรง (Business Costs of Crime and Violence)
- ผลกระทบที่เกิดจากภัยก่อการร้าย (Business Costs of Terrorism)

4.3) ผลการคัดเลือกตัวชี้วัดขีดความสามารถในการแข่งขันด้านโลจิสติกส์เพื่อพัฒนาแบบสำรวจข้อมูลในการประเมินผลการดำเนินงานตามแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของไทย

จากการศึกษาทบทวนตัวชี้วัดขีดความสามารถในการแข่งขันด้านโลจิสติกส์ (Logistics Performance Index: LPI) จากทั้ง 4 แหล่งดังต่อไปนี้

1. ตัวชี้วัดของยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ พ.ศ. 2550-2554 ในปัจจุบันของสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.)
2. ตัวชี้วัดจากโครงการประเมินผลการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ไทย โดยสถาบันการขนส่ง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
3. ดัชนีชี้วัดขีดความสามารถในการแข่งขันด้านโลจิสติกส์ (Logistics Performance Index: LPI) ของธนาคารโลก
4. ดัชนีชี้วัดขีดความสามารถในการอำนวยความสะดวกทางการค้า (Enabling Trade Index: ETI) ของ World Economic Forum (WEF)

ที่ปรึกษา ได้ทำการคัดเลือกตัวชี้วัดที่เหมาะสมเพื่อใช้ในการพัฒนาแบบสำรวจที่ 3 (ดังแสดงในภาคผนวก ง) และแบบสำรวจที่ 4 (ดังแสดงในภาคผนวก จ)

ทั้งนี้ ที่ปรึกษา มีความเห็นว่า ตัวชี้วัดหรือดัชนีชี้วัดของแต่ละแหล่งนั้นมีทั้งความคล้ายคลึงกันและความแตกต่างกันในเชิงสร้างสรรค์ กล่าวคือ เป็นความต่างในเชิงมิติที่สามารถเติมเต็มซึ่งกันและกันในการที่จะประเมินผลการดำเนินงานตามแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยให้บรรลุเป้าหมายได้ ดังนั้น ที่ปรึกษา จึงได้คัดเลือกตัวชี้วัดจากแต่ละแหล่งที่มีความเหมาะสมมากที่สุดที่สามารถสะท้อนให้เห็นถึงผลผลิตและผลลัพธ์ของกระบวนการขับเคลื่อนการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของไทยภายใต้แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย พ.ศ. 2550-2554 รวมทั้งมีความเป็นไปได้มากที่สุดที่จะสามารถจัดเก็บได้จริงในทางปฏิบัติ

อย่างไรก็ดี จากการศึกษา ที่ปรึกษา พบว่ายังมีข้อจำกัดในเรื่องการจัดเก็บข้อมูลตามตัวชี้วัดดังกล่าวอันเนื่องมาจากในประเทศไทย ยังขาดการจัดเก็บข้อมูลในเชิงปริมาณ (Quantitative) หรือในลักษณะเป็น Hard Data รายปีอย่างต่อเนื่อง (Time Series) จึงทำให้ที่ปรึกษา จำเป็นที่จะต้องจัดเก็บข้อมูลผลการดำเนินงานแผนยุทธศาสตร์ฯ ตามตัวชี้วัดที่ได้คัดเลือกมาด้วยวิธีการสัมภาษณ์และ/หรือสำรวจความคิดเห็นหน่วยงานภาครัฐและเอกชนที่เกี่ยวข้อง ซึ่งเป็นข้อมูลในเชิงคุณภาพ (Qualitative)

ดังนั้น หากจำแนกตัวชี้วัดตามวิธีการจัดเก็บข้อมูล จะแบ่งออกได้เป็น 2 กลุ่มหลักได้แก่

- 1) ตัวชี้วัดที่เป็นข้อมูลเชิงสถิติที่จัดเก็บด้วยวิธีเชิงปริมาณ (Quantitative หรือ Hard Data) โดยจัดเก็บข้อมูลทุติยภูมิจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
- 2) ตัวชี้วัดที่จัดเก็บด้วยวิธีเชิงคุณภาพหรือสำรวจความคิดเห็น (Qualitative หรือ Perception Survey) โดยการสัมภาษณ์หรือสำรวจความคิดเห็นผู้เชี่ยวชาญหรือผู้ใช้บริการโลจิสติกส์ต่างๆ

หลังจากที่ปรึกษา ได้คัดเลือกตัวชี้วัดซึ่งได้รับความเห็นชอบจาก สศช. แล้ว ที่ปรึกษา จะนำไปพัฒนาเพื่อจัดทำเป็นแบบสำรวจและประเมินผลการดำเนินงานตามแผนยุทธศาสตร์ฯ ซึ่งจะประกอบด้วย 4 ฉบับได้แก่

- 1) แบบสำรวจและประเมินสถานะการดำเนินงาน ภายใต้แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย พ.ศ. 2550-2554 (ตัวอย่างดังแสดงในภาคผนวก ข)
- 2) แบบสำรวจความคิดเห็นเรื่องปัจจัยที่เป็นอุปสรรค และ/หรือปัจจัยสนับสนุนกระบวนการขับเคลื่อนและการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ภายใต้แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย พ.ศ. 2550-2554 (ตัวอย่างดังแสดงในภาคผนวก ค)
- 3) แบบสำรวจความคิดเห็น (Perception Survey) ที่พัฒนาโดยยึดตามตัวชี้วัดที่ได้รับคัดเลือกจากที่ปรึกษา และได้รับความเห็นชอบจาก สศช. (ตัวอย่างดังแสดงในภาคผนวก ง)
- 4) แบบการเก็บข้อมูลทุติยภูมิ (Thailand's Logistics Performance Indicative Factsheet) ที่มีการจัดเก็บทั้งในประเทศและต่างประเทศที่สามารถเปรียบเทียบได้ระหว่างประเทศไทยกับต่างประเทศ โดยจะพัฒนาจากตัวชี้วัดที่ได้รับคัดเลือกจากที่ปรึกษา และได้รับความเห็นชอบจาก สศช. (ตัวอย่างดังแสดงในภาคผนวก จ)

รายละเอียดตัวชี้วัดที่ได้รับคัดเลือกโดยที่ปรึกษา เพื่อนำไปปรับใช้และพัฒนาเป็นแบบสำรวจที่ 3 และแบบสำรวจที่ 4 ดังกล่าวข้างต้นเพื่อประเมินผลการดำเนินงานตามแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย จะปรากฏอยู่ในภาคผนวก ก แนบท้าย

บทที่ 5

ผลการทบทวนผลการดำเนินงานตามแผนยุทธศาสตร์ การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย พ.ศ. 2550-2554

5.1) ผลการศึกษาสถานภาพปัจจุบันและระบุปัจจัยพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของไทย

ที่ปรึกษา ได้ดำเนินการจัดเก็บรวบรวมข้อมูลเพื่อศึกษาถึงสถานภาพปัจจุบันและระบุปัจจัยพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยในภาพรวม และประเมินผลการดำเนินงานตามแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย พ.ศ. 2550-2554 จำแนกรายยุทธศาสตร์ ซึ่งข้อมูลได้มาจากการสัมภาษณ์เชิงลึกผู้เชี่ยวชาญด้านโลจิสติกส์ของไทยทั้งจากภาคเอกชน ภาควิชาการ และภาครัฐจำนวนทั้งสิ้น 29 ท่าน (รายนามดังปรากฏในภาคผนวก ฉ) โดยสามารถประมวลและสรุปข้อมูล ซึ่งแบ่งเป็น 3 ประเด็นหลักคือ สถานภาพการพัฒนา ปัญหาและอุปสรรค และข้อเสนอแนะ ตามลำดับดังนี้

5.1.1) ผลการศึกษาสถานภาพการพัฒนาประเทศไทยปัจจุบันในภาพรวม

จากผลการสัมภาษณ์ผู้เชี่ยวชาญด้านโลจิสติกส์ของประเทศไทยทั้งจากภาคเอกชน ภาควิชาการ และภาครัฐ ทั้งหมด 29 ท่าน ที่ปรึกษา ได้สังเคราะห์ข้อคิดเห็นต่างๆ เพื่อสรุปสาระสำคัญที่แสดงถึงสถานภาพการพัฒนาประเทศไทยปัจจุบันในภาพรวม โดยสามารถสรุปและแบ่งออกเป็น 3 ประเด็นหลัก ได้แก่ 1) ด้านเนื้อหาของแผนยุทธศาสตร์ 2) ด้านการแปลงแผนยุทธศาสตร์ฯ และ 3) ด้านการขับเคลื่อนแผนยุทธศาสตร์ฯ ไปสู่การปฏิบัติ ตามลำดับ ดังนี้

1) ประเด็นหลักด้านเนื้อหาของแผนยุทธศาสตร์ฯ

(1) สถานภาพของการพัฒนา

แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย พ.ศ. 2550-2554 ซึ่งเป็นแผนโลจิสติกส์แห่งชาติฉบับแรกของไทย ถือได้ว่าผลการดำเนินงานในระยะ 5 ปีที่ผ่านมาประสบความสำเร็จในเชิงการสร้างการรับรู้ ความเข้าใจและการตระหนักถึงความสำคัญของโลจิสติกส์ (Awareness Building Phase) ในทุกภาคส่วน ดังจะเห็นได้จาก

- จำนวนสถาบันการศึกษาระดับอุดมศึกษาที่เปิดหลักสูตรด้านโลจิสติกส์เพิ่มมากขึ้น
- จำนวนสมาพันธ์/สมาคมด้านโลจิสติกส์และห่วงโซ่อุปทานเพิ่มมากขึ้น
- สภาหอการค้าฯ และสภาอุตสาหกรรมฯ มีการแบ่งสายงานด้านโลจิสติกส์อย่างชัดเจน

- ในขณะที่ วช. ร่วมมือกับ สกว. จัดตั้งหน่วยงานวิจัยและทำงานเชิงรุกในการจัดทำ ยุทธศาสตร์วิจัยด้านโลจิสติกส์และโซ่อุปทานแห่งชาติ ฉบับที่ 1 (พ.ศ. 2554-2555) ซึ่งจะกล่าวในลำดับต่อไป
- มีนิตยสารและหนังสือพิมพ์ด้านวงการโลจิสติกส์เกิดขึ้นมากมาย
- มีการจัดงานแสดงสินค้าและนิทรรศการด้านโลจิสติกส์ (Trade Fair) เป็นระยะอย่างต่อเนื่อง
- ในขณะที่ภาครัฐมีการจัดสรรงบประมาณในการพัฒนาและฝึกอบรมบุคลากรอย่างต่อเนื่อง

อย่างไรก็ดี การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ไทยในระยะ 5 ปีที่ผ่านมามีความก้าวหน้าและมีพัฒนาการที่ดีขึ้นในระดับหนึ่ง แต่เป็นในลักษณะเชิงปริมาณมากกว่าเชิงคุณภาพ และด้วยอัตราที่ช้าเมื่อเปรียบเทียบกับต่างประเทศ ซึ่งประเทศไทยยังคงล้าหลังและไม่ทันต่อสถานการณ์และปัจจัยภายนอก

นอกจากนั้นเนื้อหาของแผนฯ ขาดการบูรณาการ รวมทั้งขาดทิศทางและจุดเน้น (Focus) ที่ชัดเจนของแผนฯ เพื่อประสิทธิภาพและประสิทธิผลของแผนยุทธศาสตร์ฯ ทำให้เกิดการทำงานที่ซ้ำซ้อน ส่งผลให้เกิดการสูญเสียทรัพยากรและงบประมาณในที่สุด นอกจากนั้นจากข้อเท็จจริงของโลจิสติกส์ซึ่งเป็น Derived Demand กล่าวคือ การค้าทำให้เกิดการขนส่งและโลจิสติกส์ตามมา แต่เนื้อหาของแผนพัฒนาโลจิสติกส์ฯ กลับพบว่า ไม่อยู่ในลักษณะ Demand-Pull หรือ Demand-Driven เพื่อให้เกิดการสร้างหรือเพิ่มมูลค่า (Value-Added) ให้กับประเทศ

(2) ปัญหาและอุปสรรค

- 2.1) แต่ละยุทธศาสตร์ภายใต้แผนฯ เป็นในลักษณะ Functional Silo ขาดการเชื่อมโยงและบูรณาการกัน เสมือนเป็นแผนของแต่ละกระทรวง ส่งผลให้เกิดการทำงานซ้ำซ้อน เกิดการสูญเสียทรัพยากรและงบประมาณ ซึ่งควรจะเป็นแบบ Cross-Functional Silo
- 2.2) ในการจัดทำแผนยุทธศาสตร์ฯ ที่ผ่านมา ขาดการกำหนดจุดเน้น (Focus) ของแผนฯ และขาดกระบวนการลงรายละเอียดของแผนยุทธศาสตร์ฯ ร่วมกัน ส่งผลทำให้ไม่เห็นภาพรวมและทิศทางของแผนฯ ที่ชัดเจน เกิดการทำงานที่ซ้ำซ้อน ก่อให้เกิดการสูญเสียทรัพยากรและงบประมาณ
- 2.3) ขาดการจัดลำดับความสำคัญของการดำเนินงาน/โครงการ และแบ่งการดำเนินงานออกเป็นระยะสั้น ระยะกลาง และระยะยาวให้ชัดเจน
- 2.4) เนื้อหาของแผนยุทธศาสตร์ฯ ครอบคลุมเน้นหนักไปที่การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่ง (Hard Infrastructure) มากกว่าระบบโลจิสติกส์ ทั้งนี้ส่วนหนึ่งเนื่องมาจากขาดความเข้าใจอย่างถ่องแท้ในนิยามและขอบเขตของคำว่า “โลจิสติกส์”

(3) ข้อเสนอแนะที่ได้จากการสัมภาษณ์

- 3.1) จากการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ไทยที่ผ่านมา ขาดการวางแผนรูปแบบทางธุรกิจ (Business Model) เพื่อที่จะมารองรับการพัฒนา หรืออีกนัยหนึ่ง การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ไทยไม่อยู่ในลักษณะ Demand Pull หรือ Demand-Driven เพื่อให้เกิดการสร้างหรือเพิ่มมูลค่า (Value-Added) ให้กับประเทศ จากข้อเท็จจริงของโลจิสติกส์ซึ่งเป็น Derived Demand กล่าวคือ การค้าทำให้เกิดการขนส่งและโลจิสติกส์ตามมา ดังนั้น ในการจัดทำแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของไทยในระยะต่อไป จึงมีความจำเป็นที่จะต้องร่วมกันตกลึกทางความคิดเพื่อให้ได้มาซึ่งกรอบการพัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศที่มีความชัดเจนก่อน เพื่อที่จะสามารถกำหนดยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ที่มีจุดเน้น (Focus) เพื่อประสิทธิภาพและประสิทธิผลของแผนยุทธศาสตร์ฯ
- 3.2) สศช. ในฐานะเป็นผู้วางนโยบายหลักของประเทศ ควรกำหนดวิสัยทัศน์ ทิศทางและเป้าหมายของประเทศโดยอยู่บนพื้นฐานของความเป็นจริง ซึ่งจะต้องทราบศักยภาพและจุดแข็งของประเทศไทยให้ดีกว่าก่อน และกำหนดเป้าหมายของแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยให้สอดคล้องกับของประเทศไทย ซึ่งการกำหนดวิสัยทัศน์ ทิศทาง เป้าหมาย รวมทั้งอุตสาหกรรมเป้าหมายของประเทศไทยให้ชัดเจนก่อนนั้นจะนำไปสู่ความสำเร็จในการจัดทำแผนพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยที่มีประสิทธิภาพตามมาเนื่องจากโลจิสติกส์เป็นเพียงเครื่องมือ (Tool) มิใช่เป้าหมายสุดท้าย (End-Goal)
- 3.3) สศช. ควรกำหนดจุดเน้นหรือประเด็นการพัฒนาที่สำคัญ (Focus) ของแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย และจัดลำดับความสำคัญของแผนยุทธศาสตร์ฯ โดยออกมาตรการซึ่งแบ่งเป็นระยะสั้น ระยะกลาง และระยะยาว อาทิเช่น
- ระยะสั้น ควรเร่งปรับแก้กฎหมาย หรือ วิธีที่ง่ายที่สุดเพื่อ Override อำนาจกฎหมายเดิมที่เป็นอุปสรรคต่อการค้า คือ การออกพระราชบัญญัติ เช่น พรบ. ว่าด้วยเรื่องการค้าอำนวยความสะดวกทางการค้าทางอิเล็กทรอนิกส์
 - ระยะกลางคือ การพัฒนา e-Logistics และการพัฒนากำลังคน
 - ระยะยาวคือ การสร้างรางรถไฟทางคู่ เป็นต้น
- 3.4) สศช. ฐานะคนกลาง ควรเป็นผู้จัดลำดับความสำคัญของโครงการต่างๆ ที่ได้จากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องภายใต้แผนยุทธศาสตร์โลจิสติกส์ฯ เพื่อให้เกิดความโปร่งใส ยุติธรรมและชัดเจน รวมทั้งแบ่งบทบาทและมอบหมายหน่วยงานให้ชัดเจน เพื่อให้เกิดการบูรณาการในการปฏิบัติงานของทุกหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง และป้องกันการดำเนินงานโครงการหรือการทำงานที่ซ้ำซ้อน เนื่องจาก ณ ขณะนี้ ทุกหน่วยงานที่เกี่ยวข้องต่างมีแผนโลจิสติกส์ของตนเอง และมีวาระและวัตถุประสงค์ที่แอบแฝง (Hidden Agenda)

- 3.5) ควรลงรายละเอียด (Details) ในเนื้อหาของแผนยุทธศาสตร์โลจิสติกส์ ระยะที่ 2 (พ.ศ. 2555-2559) เนื่องจากระยะที่ 1 ที่ผ่านมามีถือว่าเป็นระยะของการสร้างการรับรู้ ความเข้าใจและตระหนักถึงความสำคัญของโลจิสติกส์ (Awareness Building Phase) ในทุกภาคส่วน ซึ่งถือว่าประสบความสำเร็จ
- 3.6) ควรให้ความสำคัญกับการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ตลอดห่วงโซ่อุปทาน (Supply Chain) มิใช่เน้นเฉพาะที่การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน โดยเลือกอุตสาหกรรมหรือสินค้าที่มีความสำคัญ (เช่น สินค้าส่งออก และสินค้านำเข้า 10 อันดับแรกของประเทศที่มีผลกระทบสูงต่อเศรษฐกิจไทย) และที่โลจิสติกส์มีความสำคัญต่ออุตสาหกรรมหรือสินค้านั้นๆ มาดำเนินการเป็นโครงการนำร่อง เพื่อเป็นตัวอย่างให้ทุกภาคส่วนเข้าใจในการพัฒนาโลจิสติกส์ตลอดห่วงโซ่อุปทาน หรือควรริเริ่มโครงการนำร่องตาม Value Chain หรือ Supply Chain และให้ครอบคลุมมิติต่างๆ ตามความเหมาะสมของแต่ละสินค้า ได้แก่ มิติเชิงหน้าที่ (Function) เชิงสินค้า และเชิงพื้นที่ และมีการจัดลำดับความสำคัญโครงการ

2) ประเด็นหลักด้านการแปลงแผนยุทธศาสตร์ฯ

(1) สถานภาพของการพัฒนา

ที่ปรึกษา ขอสรุปสถานภาพการพัฒนาในภาพรวมของแต่ละยุทธศาสตร์ดังนี้

1.1) ยุทธศาสตร์ที่ 1 การปรับปรุงประสิทธิภาพระบบโลจิสติกส์ในภาคการผลิต

(Business Logistics Improvement) มีสถานภาพการพัฒนาในภาพรวมคือผู้ประกอบการมีการพัฒนาด้วยการบริหารจัดการโลจิสติกส์ที่ทันสมัยมากขึ้น แต่ทั้งนี้ส่วนใหญ่เนื่องจากแรงกดดันและการแข่งขันจากภายนอก ทำให้ผู้ประกอบการจำเป็นต้องพัฒนาศักยภาพของตนเองให้สามารถแข่งขันได้ แต่อย่างไรก็ดี ยุทธศาสตร์นี้ให้ความสำคัญกับภาคการผลิตเท่านั้น มิได้ให้ความสำคัญกับภาคการเกษตรเท่าใดนัก ซึ่งควรจะต้องมีการเชื่อมโยงจากต้นน้ำถึงปลายน้ำตลอดห่วงโซ่อุปทาน ปัจจัยสู่ความล้มเหลวของยุทธศาสตร์นี้คือ การขาดจิตสำนึกหรือจิตวิญญาณ (Spirit) ในการทำงานร่วมกันหรือร่วมมือของคนไทยในห่วงโซ่อุปทาน ซึ่งเป็นแกนสำคัญของห่วงโซ่อุปทาน (Supply Chain)

1.2) ยุทธศาสตร์ที่ 2 การเพิ่มประสิทธิภาพระบบขนส่งและโลจิสติกส์ (Transport and Logistics Network Optimization)

มีสถานภาพการพัฒนาในภาพรวมคือการวางนโยบายมาถูกทิศทาง แต่การแปลงแผนยุทธศาสตร์ฯ ไปสู่การปฏิบัติในเรื่องของการพัฒนาการขนส่งทางรถไฟและทางน้ำประสบความล้มเหลว ส่งผลให้การพัฒนาการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multimodal Transportation) ของไทยยังล่าช้าอยู่มาก โดยที่ผ่านมามีพบว่า งบประมาณในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน

ของไทยเน้นไปที่การสร้าง/ซ่อมบำรุงถนน แทนที่จะเป็นการพัฒนาการขนส่งทางรถไฟและทางน้ำ ทั้งนี้เนื่องจากการสร้างและพัฒนาถนนเป็นการพัฒนาในระยะสั้นที่สามารถวัดผลในเชิงปริมาณอย่างเป็นรูปธรรมได้ดีและเป็นผลงานของนักการเมืองที่เห็นผลเป็นรูปธรรมได้เร็ว จึงได้รับการสนับสนุนมาโดยตลอด อย่างไรก็ตาม การพัฒนาการขนส่งทางบก (Land Transport) ของภาครัฐที่ผ่านมาให้ความสำคัญเพื่อรองรับการขนส่งภายในประเทศ ขาดการวางแผนล่วงหน้าเพื่อรองรับการค้าระหว่างประเทศ (think local, not think global) และยังขาดการวางระบบ Missing Link ของการขนส่งภายในประเทศ ดังจะเห็นได้จากการสร้างถนนจะเชื่อมจากภายในประเทศไปสู่ชายแดนประเทศเพื่อนบ้านเท่านั้น แต่ขาดวิสัยทัศน์ด้าน Land Connection ในการเชื่อมต่อระหว่างเมืองหลักในประเทศกับเมืองหลักในต่างประเทศ เพื่อรองรับการค้าระหว่างประเทศ ตรงกันข้ามกับประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีนได้มีการวางแผนการพัฒนาล่วงหน้าเพื่อเชื่อมโยงต้นทางในประเทศกับปลายทางในประเทศเพื่อนบ้าน และเชื่อมระหว่างเมืองหลัก หรือ เมืองท่าหลัก ซึ่งเป็นจุดยุทธศาสตร์ที่สำคัญสำหรับการค้าระหว่างประเทศ เช่น รางรถไฟจากคุนหมิงไปสิงคโปร์ รางรถไฟจากคุนหมิงไปยังท่าเรือในพม่า เป็นต้น ส่วนทางน้ำ แม้ว่าภาครัฐมีการพัฒนาเชื่อมโยงในระดับหนึ่งแต่ยังไม่เห็นผลการเปลี่ยนแปลงในทางที่ดีขึ้นอย่างชัดเจน ในขณะที่ภาคเอกชนให้ความสำคัญกับ Inland Waterway อาทิ เช่น บริษัท เจริญโภคภัณฑ์ (CP) ที่เริ่มมีการพัฒนา Inland Waterway ในปี 2554

1.3) ยุทธศาสตร์ที่ 3 การพัฒนาธุรกิจโลจิสติกส์ (Logistics Service Internationalization) มีสถานภาพการพัฒนาในภาพรวม คือ ผู้ประกอบการให้บริการด้านโลจิสติกส์ (LSPs) ของไทยซึ่งส่วนใหญ่เป็น SMEs ขาดการรวมตัว (Fragmented) ทำให้การให้บริการไม่ครบวงจร (Integrated Logistics Service) รวมทั้งขาดนวัตกรรมด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ (IT) ในการดำเนินงาน ขาดการบริหารจัดการที่เป็นมาตรฐานสากล และยากต่อการเข้าถึงแหล่งเงินทุน ซึ่งเป็นข้อจำกัดในการดำเนินงานของผู้ประกอบการให้บริการโลจิสติกส์ ในปัจจุบันผู้ประกอบการให้บริการโลจิสติกส์ต้องเผชิญกับภาวะการแข่งขันที่ค่อนข้างสูงสำหรับตลาดภายในประเทศ โดยกว่าร้อยละ 50-60 เป็น SMEs ที่อยู่ในภาคขนส่งด้วยรถบรรทุก ซึ่งมีผลต่อต้นทุนและการแข่งขันเชิงราคากับผู้ประกอบการต่างประเทศ นอกจากนี้ผู้ประกอบการให้บริการโลจิสติกส์ไทยยังขาดเครือข่ายในต่างประเทศ ขาดองค์ความรู้ ตลอดจนขาดการบริหารจัดการที่เป็นสากล ทำให้เสียเปรียบในการแข่งขันกับธุรกิจต่างชาติ หากไม่สามารถพัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขันให้ทันต่อการเปิดเสรีภาคบริการโลจิสติกส์ภายใต้กรอบข้อตกลง AEC ในปี ค.ศ. 2013 ได้ ผู้ประกอบการให้บริการโลจิสติกส์ไทยอาจต้องปิดกิจการลงหรือถูกควบรวมกับผู้ประกอบการต่างชาติที่มีการพัฒนามากกว่าได้

1.4) ยุทธศาสตร์ที่ 4 การปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้า (Trade Facilitation Enhancement) มีสถานภาพการพัฒนาในภาพรวม คือ ความอำนวยความสะดวกทางการค้าของประเทศไทยยังมีข้อจำกัดและประเด็นปัญหาอุปสรรคที่ทำให้การปรับปรุงและพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้าตามยุทธศาสตร์ที่ 4 ภายใต้อาณัติพัฒนาระบบโลจิสติกส์ชาติในระยะที่ผ่านมาไม่ประสบความสำเร็จเท่าที่ควรหรือตามที่ได้วางเป้าหมายไว้ โดยพบว่า ในระยะ 5 ปีที่ผ่านมา มีการเปลี่ยนเจ้าภาพบ่อยครั้งและขาดหน่วยงานเจ้าภาพหลักที่เหมาะสมที่มารับผิดชอบในการขับเคลื่อนแผนฯ ไปสู่การปฏิบัติ และโดยเฉพาะโครงสร้างด้านกฎหมายและกฎระเบียบ ตลอดจนข้อบังคับของหน่วยงานราชการมีการทับซ้อน และมีกฎหมายบางฉบับที่เป็นอุปสรรคต่อการพัฒนาโลจิสติกส์ ซึ่งจำเป็นต้องเร่งปรับแก้กฎหมายที่เกี่ยวข้องต่างๆ ให้เอื้อต่อการประกอบธุรกิจของภาคเอกชน และการนำเข้า-ส่งออก เพื่อนำไปสู่การอำนวยความสะดวกทางการค้าอย่างแท้จริง นอกจากนี้ข้อจำกัดทางด้านข้อกฎหมายแล้ว ยังพบปัญหาด้านการบังคับใช้กฎหมายที่ยังต้องได้รับการแก้ไขเพื่อให้เกิดความยุติธรรมแก่ผู้ประกอบการที่ปฏิบัติตามกฎหมาย

1.5) ยุทธศาสตร์ที่ 5 การพัฒนากำลังคนและกลไกการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ (Capacity Building)) มีสถานภาพการพัฒนาในภาพรวม คือ วงการโลจิสติกส์ของไทยในปัจจุบันประสบภาวะขาดแคลนบุคลากรทั้งในเชิงปริมาณและคุณภาพ ในเชิงปริมาณพบว่า ขาดแคลนพนักงานขับรถบรรทุก พนักงานขนถ่ายสินค้าจากรถบรรทุก ทั้งนี้ส่วนหนึ่งเนื่องจากการขาดการให้ความสำคัญกับแรงงาน ทั้งในเรื่องเงินเดือน สวัสดิการ ความก้าวหน้าในสายอาชีพ (Career Path) รวมทั้งมาตรฐานและคุณวุฒิวิชาชีพ ทำให้พนักงานเหล่านี้หันไปเปลี่ยนอาชีพเป็นมอเตอร์ไซด์รับจ้าง พนักงานขับรถตู้โดยสาร พนักงานขับแท็กซี่ ซึ่งมีรายได้ดีกว่าและมีคุณภาพชีวิตที่ดีกว่า ในเชิงคุณภาพ ขาดแคลนทั้งระดับพนักงานขับรถบรรทุกที่มีคุณภาพ และบุคลากรด้านโลจิสติกส์ที่เก่ง มีความสามารถและทำงานได้จริงในเชิงปฏิบัติ

นอกจากนี้ปัจจุบันมีจำนวนสถาบันการศึกษาที่เปิดหลักสูตรด้านโลจิสติกส์เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องจนมากเกินความต้องการ (จากเดิมในปี 2547 ที่มีเฉพาะ 2 สถาบันการศึกษาที่เปิดหลักสูตรด้านโลจิสติกส์ ซึ่งได้แก่ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย และ มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรี) และมีปัญหาด้านคุณภาพของหลักสูตรตามมา นอกจากนั้น หน่วยงานทั้งภาครัฐและภาคเอกชน (สมาพันธ์/สมาคมต่างๆ) มีการจัดฝึกอบรมอย่างต่อเนื่อง อย่างไรก็ตาม ประเด็นการพัฒนาที่

ควรให้ความสำคัญในภาพรวมคือ การพัฒนาฝึกอบรมพนักงานขับรถบรรทุก และ
ศึกษากฎระเบียบของประเทศเพื่อนบ้านในการขับรถข้ามชายแดน

(2) ปัญหาและอุปสรรค

- 2.1) ตัวชี้วัด (KPIs) ภายใต้อาณาเขตความชัดเจน เป็นตัวชี้วัดในเชิงภาพกว้าง เป็น
นามธรรม และส่วนใหญ่เป็นตัวชี้วัดเชิงปริมาณ และไม่สามารถสะท้อนถึงผลการ
ดำเนินงานได้อย่างแท้จริง อาทิเช่น การเน้นตัวชี้วัดต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP ซึ่งควร
จัดเก็บตัวชี้วัดต้นทุนโลจิสติกส์ต่อยอดขายมากกว่าดังเช่น ประเทศสหรัฐอเมริกา
โดยจำแนกออกเป็นแต่ละกลุ่มอุตสาหกรรม/สินค้า (Product Base) และหาค่าเฉลี่ย
ของแต่ละกลุ่ม เนื่องจากแต่ละกลุ่มอุตสาหกรรม/สินค้า มีความแตกต่างกัน และอาจ
ทำการศึกษายเปรียบเทียบ (Benchmarking) กับต่างประเทศในหมวดสินค้าเดียวกัน
- 2.2) ขาดจิตสำนึกหรือจิตวิญญาณ (Spirit) ในการทำงานร่วมกันหรือร่วมมือกัน ซึ่งเป็น
ปัจจัยสำคัญสู่ความสำเร็จในการแปลงแผนยุทธศาสตร์ฯ
- 2.3) หน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้องไม่เข้มแข็งและไม่มีประสิทธิภาพเพียงพอที่จะแปลง
แผนโลจิสติกส์ชาติไปสู่การปฏิบัติอย่างเป็นรูปธรรม
- 2.4) ปัญหาอิทธิพลแทรกแซงและความไม่จริงใจของนักการเมือง มีการเปลี่ยนแปลง
การพัฒนาตามโลจิสติกส์บ่อยครั้งตามสภาวะการณ์ที่แปรเปลี่ยนไป

(3) ข้อเสนอแนะที่ได้จากการสัมภาษณ์

- 3.1) สศข. ควรมีการกำหนดตัวชี้วัด (KPIs) ใหม่ในแต่ละยุทธศาสตร์ที่สามารถสะท้อนถึง
ผลการดำเนินงานอย่างแท้จริง ในขณะเดียวกันสามารถจัดเก็บข้อมูลและวัดได้
ในทางปฏิบัติ
- 3.2) ในการกำหนดตัวชี้วัดเพื่อวัดต้นทุนโลจิสติกส์ ควรจัดเก็บตัวชี้วัดต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ
ยอดขายมากกว่า ดังเช่น ประเทศสหรัฐอเมริกา และจำแนกออกเป็นแต่ละกลุ่ม
อุตสาหกรรม/สินค้า (Product Base) เนื่องจากแต่ละกลุ่มอุตสาหกรรม/สินค้า มี
ความแตกต่างกัน เช่น ต้นทุนการผลิตภาคอุตสาหกรรม ควรจำแนกตามกลุ่มการ
ผลิต (Cluster) ที่สำคัญ และจำแนกเป็นสินค้าส่งออกและสินค้านำเข้า ในขณะที่
ต้นทุนการผลิตของภาคเกษตรควรจำแนกตามสินค้าเกษตรที่สำคัญ และแบ่งเชิง
ภูมิศาสตร์รายภาค และอาจหาค่าเฉลี่ยของแต่ละกลุ่ม รวมทั้งอาจทำการศึกษาย
เปรียบเทียบ (Benchmarking) กับต่างประเทศในหมวดสินค้าเดียวกัน
- 3.3) ควรกำหนดตัวชี้วัด (KPIs) ร่วมระหว่างหน่วยงานเพื่อเป็นเครื่องมือให้เกิดการทำงาน
ร่วมกัน

3) ประเด็นหลักด้านการขับเคลื่อนแผนยุทธศาสตร์ฯ ไปสู่การปฏิบัติ

(1) สถานภาพของการพัฒนา

ในภาพรวม แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย พ.ศ. 2550-2554 ฐานะเป็นแผนโลจิสติกส์แห่งชาติฉบับแรกของไทย มีเนื้อหาที่ครอบคลุมประเด็นการพัฒนาที่สำคัญ ในระยะแรกของการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ตามทฤษฎีวิชาการระดับสากล ซึ่งคือ การสร้างการรับรู้ และตระหนักถึงความสำคัญของโลจิสติกส์ และการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่ง (Infrastructure) แต่อย่างไรก็ดี การแปลงแผนยุทธศาสตร์ฯ ไปสู่การปฏิบัติประสบความล้มเหลว ทั้งนี้เนื่องจากปัจจัยด้านความเข้มแข็งของกลไกการขับเคลื่อน ความเข้าใจเกี่ยวกับนิยามและภารกิจด้านโลจิสติกส์ในทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้อง และการบูรณาการในการทำงานและร่วมมือกัน รวมทั้งข้อจำกัดด้านการเข้าถึงข้อมูลด้านโลจิสติกส์ ซึ่งจะกล่าวในรายละเอียดของสาเหตุ/ปัญหาดังนี้

(2) ปัญหาและอุปสรรค

- 2.1) ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์พึ่งพาบทบาทภาครัฐค่อนข้างสูง เอกชนรอหวังพึ่งกลไกภาครัฐมาก เมื่อกลไกของรัฐบาลประสิทธิภาพจึงส่งผลให้การดำเนินยุทธศาสตร์ไม่ก้าวหน้าเท่าที่ควร
- 2.2) กลไกภาครัฐถูกบิดเบือนจากที่ควรจะเป็น และถูกขับเคลื่อนในทางที่ไม่เหมาะสม ดังนั้น ถึงแม้ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ถูกผลักดัน และนำเสนอภายใต้เป้าหมายเพื่อยกระดับขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ แต่ในทางปฏิบัติ การดำเนินโครงการส่วนใหญ่จะกระจุกอยู่ที่การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางกายภาพ (Physical Infrastructure) ด้านการขนส่ง ซึ่งถูกผลักดันด้วยเหตุผลความเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ (Logistics Center) โดยขาดรายละเอียดที่ชัดเจนที่จะตอบโจทย์ว่าประโยชน์จากโครงสร้างพื้นฐานสามารถพัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศได้อย่างไร เพราะหากขาดความรอบคอบในการพิจารณาแล้ว โครงสร้างพื้นฐานที่พัฒนาขึ้นอาจถูกใช้เป็นเพียงทางผ่านของสินค้าของประเทศอื่นและสร้างมูลค่าให้กับประเทศอื่นมากกว่าสร้างมูลค่าให้กับประเทศไทย
- 2.3) ขาดกลไกหลักที่มีความเข้มแข็ง มีประสิทธิภาพและอำนาจเพียงพอที่จะสามารถสั่งการให้เกิดการทำงานร่วมกันในลักษณะ Cross-Functional และสร้างเครือข่ายความร่วมมือ (Networking Collaboration) เพื่อขับเคลื่อนแผนฯ ไปสู่การปฏิบัติอย่างสัมฤทธิ์ผล โดยถึงแม้ว่า สศช. จะเป็นหน่วยงานวางนโยบายหลักของประเทศแต่ไม่ได้เป็นผู้ให้งบประมาณ จึงไม่มีอำนาจ (Authority and Power) เพียงพอที่จะทำให้

หน่วยงานทุกภาคส่วนปฏิบัติตามเป้าหมายที่วางไว้ และเนื่องจากแผนยุทธศาสตร์ฯ ไม่ได้มาพร้อมกับการให้งบประมาณแก่หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง แต่เป็นการใช้งบประมาณของหน่วยงานนั้นๆ หน่วยงานเจ้าภาพในแต่ละยุทธศาสตร์จึงมีบทบาทและอำนาจเพียงการขอความร่วมมือและจัดประชุมหน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้องเท่านั้น

- 2.4) หน่วยงานภาครัฐเข้าใจนิยามและขอบเขตของคำว่า “โลจิสติกส์” ไม่ตรงกัน ทำให้การตีความเพื่อขับเคลื่อนแผนฯ ไปสู่การปฏิบัติไม่ประสบความสำเร็จเท่าที่ควร
- 2.5) หน่วยงานลูกที่ได้รับมอบหมายให้ขับเคลื่อนแผนยุทธศาสตร์ฯ ไปสู่การปฏิบัติ ไม่ได้รับการเผยแพร่และถ่ายทอดองค์ความรู้ที่ดีพอเกี่ยวกับภารกิจด้านโลจิสติกส์ รวมทั้งขาดความเข้าใจอย่างชัดเจนในบทบาทของหน่วยงานตน ทำให้ขาดความเข้าใจอย่างถ่องแท้ในการขับเคลื่อนแผนฯ ไปสู่การปฏิบัติ รวมทั้งส่วนหนึ่งเนื่องจากพฤติกรรมองค์กรที่ไม่สามารถเปลี่ยนแปลงให้ทันต่อสภาวะเหตุการณ์ที่แปรเปลี่ยนไป
- 2.6) ขาดจิตสำนึกหรือจิตวิญญาณ (Spirit) ในการทำงานร่วมกัน และขาดความร่วมมือจากทุกหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ซึ่งเป็นปัจจัยสู่ความสำเร็จที่สำคัญในการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ไทย จึงทำให้การขับเคลื่อนแผนฯ ที่ผ่านมาประสบความล้มเหลว
- 2.7) ขาดการบูรณาการในการดำเนินงานของแต่ละหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ทำให้เกิดการทำงานที่ซ้ำซ้อน โดยเห็นได้จากแต่ละหน่วยงานดำเนินโครงการหรือดำเนินงานประเภทเดียวกันหรือคล้ายคลึงกัน อาทิเช่น การจัดสัมมนาในเรื่องเดียวกัน หรือยุทธศาสตร์การอำนวยความสะดวกทางการค้า (Trade Facilitation) ที่ดำเนินการทั้งโดยกระทรวงพาณิชย์ กระทรวงอุตสาหกรรม กรมศุลกากร เป็นต้น ซึ่งทำให้ประชาชนหรือผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่เกี่ยวข้อง (Stakeholder) เกิดความสับสน และส่งผลให้เกิดการสูญเสียทรัพยากรและงบประมาณ
- 2.8) คณะกรรมการบริหารจัดการการขนส่งสินค้าและบริการ หรือ กบส. ในฐานะเป็นคณะกรรมการโลจิสติกส์แห่งชาติ ขาดความเข้มแข็งที่เพียงพอจนกลายเป็นเครื่องมือของทางราชการ ขาดความเป็น Think-Tank ที่คิดเชิงกลยุทธ์ ปัจจุบันเป็นเพียงคณะกรรมการที่ให้ความคิดเห็น และขาดอำนาจที่เบ็ดเสร็จในการอนุมัติงบประมาณและสั่งการ
- 2.9) ขาดศูนย์ข้อมูลหรือฐานข้อมูลรวมด้านโลจิสติกส์ของประเทศไทย เพื่อที่จะวางแผนและใช้ประกอบในการขับเคลื่อนแผนยุทธศาสตร์ฯ ไปสู่การปฏิบัติ

- 2.10) ขาดประสิทธิภาพในการประชาสัมพันธ์ เผยแพร่ และกระจายข่าวสารเพื่อให้เข้าถึงข้อมูลเกี่ยวกับโครงการหรืองานสัมมนาต่างๆ ของภาครัฐทั่วประเทศ มักกระจุกตัวอยู่ในกรุงเทพมหานครและเขตปริมณฑล
- 2.11) ขาดเสถียรภาพทางการเมืองในช่วงระยะ 5 ปีที่ผ่านมา โดยมีการเปลี่ยนผ่านการปฏิรูปทางการเมืองในปี พ.ศ. 2551 และมีการเปลี่ยนนายกรัฐมนตรีและคณะรัฐบาลถึง 4 ครั้งด้วยกันภายในปี พ.ศ. 2551 เพียงปีเดียว ส่งผลให้การขับเคลื่อนแผนไปสู่การปฏิบัติขาดความต่อเนื่อง

(3) ข้อเสนอแนะที่ได้จากการสัมภาษณ์

กลไกการขับเคลื่อนแผนฯ ไปสู่การปฏิบัติ

- 3.1) ควรให้อำนาจที่เพียงพอแก่ สศช. ในการสั่งการให้ทุกหน่วยงานร่วมมือและปฏิบัติตามเพื่อขับเคลื่อนแผนยุทธศาสตร์ฯ ไปสู่เป้าหมายที่วางไว้ได้อย่างสัมฤทธิ์ผล เช่น แผนยุทธศาสตร์ฯ ควรมาพร้อมกับการให้งบประมาณ หรืออีกนัยหนึ่งคือ ควรให้อำนาจแก่ สศช. ในการผลักดันและสนับสนุนการให้งบประมาณร่วมกับสำนักงานงบประมาณสำหรับโครงการที่มีความสำคัญและที่ควรดำเนินการอย่างแท้จริง และขับเคลื่อนตามการจัดลำดับความสำคัญของโครงการ
- 3.2) สศช. ควรกำหนดเจ้าภาพ หรือกลไกการขับเคลื่อนแผนฯ ไปสู่การปฏิบัติในลักษณะ Cross-Functional และเน้นการสร้างความร่วมมือในลักษณะเครือข่ายให้มากขึ้น (Networking Collaboration) เพื่อให้การขับเคลื่อนแผนยุทธศาสตร์ฯ ไปสู่การปฏิบัติประสบความสำเร็จ
- 3.3) ในขณะที่ระดับปฏิบัติการ แต่ละกระทรวงควรมี CLO (Chief Logistics Officer) เพื่อทำหน้าที่คอยประสานงานกับ สศช. รวมทั้งกับทุกหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อให้เกิดการบูรณาการ
- 3.4) สศช. ควรดำเนินงานเชิงรุกให้มากขึ้นในการอำนวยความสะดวกในการทำงานแก่หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง และติดตามผลการดำเนินงานเป็นระยะๆ อย่างต่อเนื่อง เพื่อสนับสนุนการทำงาน และหลีกเลี่ยงการทำงานที่ซ้ำซ้อนระหว่างหน่วยงาน
- 3.5) ควรเสริมสร้างกลไก “ภาคเอกชนนำภาครัฐ” เนื่องจากจะทำให้เกิดการประสานงานมากกว่าจะเป็นแบบสั่งการโดยภาครัฐ หรือ “รัฐนำรัฐ” และไม่ควรพึ่งกลไกที่มีนายกรัฐมนตรีเป็นประธานมากเกินไป เช่น กลไก “คณะกรรมการบริหารจัดการการขนส่งสินค้าและบริการ” หรือ กบส. เนื่องจากนายกรัฐมนตรีมีภารกิจมากมาย และดำรงตำแหน่งประธานคณะกรรมการหลายชุด
- 3.6) ควรเพิ่มบทบาทหรือการมีส่วนร่วมของภาคเอกชนใน กบส. ให้มากขึ้น เนื่องจากภาคเอกชนเป็นผู้มีประสบการณ์ตรง ซึ่งจะมีมุมมองความคิดเห็นที่มีความเป็นไปในทางปฏิบัติ (Practical) และเชิงกลยุทธ์ (Strategic) มากกว่าภาครัฐ อีกทั้งเรื่อง

โลจิสติกส์เป็นเรื่องของภาคอุปสงค์นำภาคอุปทาน (Demand leads Supply หรือ Demand Pull and Supply Push) ดังเช่นกรณีประเทศฮ่องกงที่มี Logistics Council of Hong Kong ซึ่งประกอบด้วยภาคเอกชนและภาควิชาการที่มีความเข้มแข็งและเป็น Think-Tank ให้กับภาครัฐ นอกจากนี้ บทบาทของ กบส. ควรจะเป็นคณะกรรมการที่เป็น Think-Tank ในเชิงกลยุทธ์มากกว่านี้ และคิดแบบ Forward-Looking เพื่อปกป้องผลประโยชน์ให้กับประเทศไทยมากที่สุด

- 3.7) ควรจัดทำและเชื่อมโยงข้อมูลด้านโลจิสติกส์ต่างๆ พัฒนาให้เป็นระบบฐานข้อมูลรวมด้านโลจิสติกส์ของประเทศ และอาจจัดตั้งเป็นศูนย์ข้อมูลด้านโลจิสติกส์แห่งชาติ เพื่อใช้ประกอบในการวางแผนและการขับเคลื่อนแผนยุทธศาสตร์ฯ ไปสู่การปฏิบัติ

5.1.2) ผลการดำเนินงานตามแผนยุทธศาสตร์ฯ จำแนกรายยุทธศาสตร์

ที่ปรึกษาฯ ได้นำผลการสัมภาษณ์ผู้เชี่ยวชาญด้านโลจิสติกส์ของประเทศไทย และผลการประชุมระดมความคิดเห็นกับหน่วยงานภาครัฐ ภาคเอกชน และภาควิชาการ มาประมวลและสรุป โดยแบ่งออกเป็น 3 ประเด็นหลักคือ สถานภาพการพัฒนา ปัญหาและอุปสรรค และข้อเสนอแนะ ซึ่งจำแนกรายยุทธศาสตร์ ดังนี้

1) ยุทธศาสตร์ที่ 1 การปรับปรุงประสิทธิภาพระบบโลจิสติกส์ในภาคการผลิต

(1) สถานภาพการพัฒนา

ในระยะ 5 ปีที่ผ่านมา การพัฒนาโลจิสติกส์ในภาคอุตสาหกรรมของไทยบางส่วนเริ่มมีความรู้ ความเข้าใจและตระหนักถึงความสำคัญของระบบโลจิสติกส์เพิ่มมากขึ้น โดยผู้ประกอบการไทยบางส่วนมีการประยุกต์ใช้เทคนิคการบริหารจัดการที่ทันสมัย ทำให้สามารถตอบสนองความต้องการของลูกค้าได้มากขึ้น นอกจากนี้ยังมีการร่วมมือกันในการบริหารจัดการโลจิสติกส์ตลอดห่วงโซ่อุปทานมากขึ้น แม้ว่าจะมีผู้ประกอบการบางส่วนที่ยังไม่เข้าใจในนิยามของคำว่า “ห่วงโซ่อุปทาน” อย่างถ่องแท้ และมองเฉพาะเรื่องโลจิสติกส์โดยมิได้พิจารณาเชื่อมโยงกับห่วงโซ่อุปทาน เพื่อให้การพัฒนาเป็นไปอย่างบูรณาการ นอกจากนี้ ที่ผ่านมาการพัฒนาเน้นไปที่ภาคการผลิตเป็นสำคัญ ในขณะที่ภาคการเกษตรยังไม่ได้มีการปรับปรุงประสิทธิภาพระบบโลจิสติกส์มากเท่าใดนัก

อย่างไรก็ดี หากพิจารณาเรื่องต้นทุนโลจิสติกส์ของสถานประกอบการในภาพรวมยังถือว่าอยู่ในระดับสูงเนื่องจาก (1) ผู้ประกอบการไทยซึ่งส่วนใหญ่เป็น SMEs ยังไม่สามารถบริหารจัดการสินค้าคงคลังได้อย่างมีประสิทธิภาพเทียบเท่ากับผู้ประกอบการต่างชาติ ส่วนหนึ่งอันเนื่องมาจากการนำระบบโลจิสติกส์ที่ทันสมัยมาประยุกต์ใช้ในสถานประกอบการซึ่งส่วนใหญ่เป็น SMEs และขาดจิตสำนึก (Spirit) รวมทั้งเครื่องมือสนับสนุนให้เกิดการทำงานร่วมกันในห่วงโซ่อุปทาน ซึ่ง

เป็นปัจจัยสู่ความสำเร็จของการจัดการห่วงโซ่อุปทาน (2) กระบวนการในการลดต้นทุนสินค้าคงคลังไม่มีความเป็นรูปธรรม โดยเฉพาะการลดสต็อกสินค้าคงคลัง เนื่องจากการไม่มีการคัดเลือกอุตสาหกรรมเป้าหมายในการพัฒนาและภาครัฐขาดความเข้าใจในระบบการทำงานของผู้ประกอบการในสายการผลิตอย่างเพียงพอ และ (3) ขาดข้อมูลด้านต้นทุนโลจิสติกส์ของสินค้าเกษตรอย่างละเอียด เช่น ข้าว แป้ง ยาง ผลไม้เศรษฐกิจ ฯลฯ และขาดความตระหนักและให้ความสำคัญจากทั้งภาครัฐและเกษตรกร

(2) ปัญหาและอุปสรรค

- 2.1) ต้นทุนโลจิสติกส์ของ สศข. ไม่สามารถใช้เป็นเกณฑ์ประเมินได้จริง ตัวเลขต้นทุนโลจิสติกส์เป็นภาพรวมต่อ GDP เป็นการประเมินภาพรวมจากการสำรวจสำมะโนจากตาราง I/O CODE (In-Out) การเก็บตัวเลขอาจมีการแปรปรวนจากตัวอย่างที่สำรวจ อีกทั้งเป็นการประเมินตัวเลขเปรียบเทียบจาก GDP ซึ่งในภาคธุรกิจต้องการเห็นตัวเลขต้นทุนต่อยอดขาย โดยตัวเลขต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศต่อ GDP ไม่สามารถสะท้อนต้นทุนที่แท้จริงของภาคการผลิต เนื่องจากไม่ได้มีการจำแนกลักษณะของสินค้าเป็น Product Base และ Area Base ไปตามแต่ละพื้นที่
- 2.2) ประเทศไทยไม่มีต้นทุนโลจิสติกส์ต่อยอดขายของแต่ละกลุ่มอุตสาหกรรม (Cluster) จึงไม่เห็นความสัมฤทธิ์ผล รวมถึงการพัฒนาดัชนีชี้วัด “LPI” ปัจจุบันมีเพียง สศข. ที่ประกาศต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP แต่ในภาคการผลิต ต้นทุนการผลิตในแต่ละ Cluster แตกต่างกัน
- 2.3) การพัฒนาโลจิสติกส์ในภาคการผลิตของเอกชนมีความก้าวหน้าน้อย ยกเว้นธุรกิจข้ามชาติซึ่งมีการพัฒนาไปสู่ระดับที่เป็น Best Practice แต่สำหรับธุรกิจคนไทยไม่ถึงร้อยละ 10 ที่มีการพัฒนาไปถึงระดับดังกล่าว ผู้ประกอบการไทยและ SMEs ส่วนใหญ่ขาดการนำระบบโลจิสติกส์มาประยุกต์ใช้ในสถานประกอบการ ส่งผลให้ต้นทุนการผลิตทั้งระบบซึ่งรวมถึงภาคเกษตรกรรมมีต้นทุนที่สูง เฉลี่ยอาจจะเกินร้อยละ 30 หรือมากกว่า ส่งผลต่อขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ
- 2.4) กระบวนการในการลดต้นทุนสินค้าคงคลังไม่มีความเป็นรูปธรรม และการลดต้นทุนในด้านการผลิตซึ่งจะเกี่ยวข้องกับการรับและส่งมอบวัตถุดิบและสินค้าสำเร็จรูป โดยเฉพาะการลดสต็อกสินค้าคงคลัง จะต้องเข้าไปสร้างอุตสาหกรรมต้นแบบแต่ละคลัสเตอร์ (Logistics Model) ซึ่งจะเกี่ยวข้องกับการทำงานของผู้ประกอบการในสายการผลิต
- 2.5) ผู้ประกอบการไทยส่วนใหญ่ไม่เข้าใจการสร้างห่วงโซ่อุปทาน (Supply Chain) ทำให้เกิดการเอาต์ซอส (Outsource) ไปให้ผู้ประกอบการให้บริการโลจิสติกส์ไทย ซึ่ง SMEs ไทยมีการพัฒนาไม่มาก ทำให้ต้นทุนสูง (ยกเว้นผู้ประกอบการข้ามชาติ)

- 2.6) การลดสินค้าคงคลังของภาคเอกชนไม่มีประสิทธิภาพ มีเพียงผู้ประกอบการที่เป็นธุรกิจข้ามชาติที่มีระบบโลจิสติกส์ในภาคการผลิตซึ่งได้มีการนำระบบ Lean และ Kamban เข้ามาใช้ในธุรกิจ ขณะที่ผู้ประกอบการของไทยมีน้อยรายที่มีการพัฒนาโลจิสติกส์ในภาคการผลิตที่เป็นเลิศ (Best Practice)
- 2.7) ภาคการเกษตรไม่มีการศึกษาที่ชัดเจนว่าต้นทุนของสินค้าเกษตร เช่น ข้าว แป้ง ยาง ผลไม้เศรษฐกิจ ฯลฯ มีต้นทุนโลจิสติกส์เท่าใด และต้นทุนเฉลี่ยโลจิสติกส์ของแต่ละภาคเป็นเท่าใด รวมถึงแหล่งข้อมูลการเพาะปลูก และราคากลางของสินค้าเกษตร
- 2.8) ความไร้ประสิทธิภาพในการพัฒนาต้นทุนโลจิสติกส์ใน SMEs การทำงานของหน่วยงานภาครัฐเน้นการฝึกอบรมนำตัวชี้วัดเชิงปริมาณผู้ที่เข้าอบรมมากกว่าเชิงคุณภาพ ขาดการติดตามที่ต่อเนื่องส่งผลให้ภาค SMEs ไทย มีความอ่อนแอในการรับมือต่อการเปิดเสรีภาคบริการ

(3) ข้อเสนอแนะที่ได้จากการสัมภาษณ์

- 3.1) การจัดทำต้นทุนโลจิสติกส์ควรมีการกำหนดเป้าหมายที่ชัดเจนในแต่ละปี และจำแนกออกเป็นแต่ละกลุ่มอุตสาหกรรม กลุ่มภูมิภาค เพื่อสะท้อนต้นทุนโลจิสติกส์ที่แท้จริง
- 3.1.1) ต้นทุนการผลิตภาคอุตสาหกรรม ซึ่งจะต้องแยกรายละเอียดของกลุ่มการผลิต (Cluster) ที่สำคัญ เช่น ยานยนต์ อิเล็กทรอนิกส์ ไฟฟ้า อาหารแปรรูป บรรจุภัณฑ์ เครื่องนุ่งห่ม เป็นต้น และจะต้องมีการศึกษาต้นทุนโลจิสติกส์ของสินค้าที่ผลิตเพื่อขายในประเทศและสินค้าที่ผลิตเพื่อส่งออก ซึ่งหน่วยงาน สศช. ควรร่วมกับมหาวิทยาลัยในการประกาศดัชนีชี้วัดโลจิสติกส์หรือ LPI : Logistics Performance Index ของสินค้าเพื่อการส่งออก เพื่อใช้เป็นดัชนีชี้วัดประสิทธิภาพของยุทธศาสตร์การพัฒนาโลจิสติกส์ของประเทศ
- 3.1.2) ต้นทุนการผลิตของภาคเกษตร ซึ่งจะต้องมีการแบ่งหมวดสินค้าเกษตรออกเป็นดังนี้
- ต้องมีการแยกกลุ่มสินค้าเกษตรที่สำคัญ เช่น ข้าว แป้งมัน น้ำตาล ยางพารา ผลไม้เศรษฐกิจ
 - ต้องมีการแบ่งต้นทุนโลจิสติกส์เชิงภูมิศาสตร์ โดยใช้การแบ่งเป็นรายภาค เช่น ภาคเหนือ ภาคกลาง ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ภาคใต้ เป็นต้น
- 3.2) เร่งพัฒนาโลจิสติกส์ในภาคเอกชนของไทยให้มีขีดความสามารถในการแข่งขัน ซึ่งการพัฒนาส่วนใหญ่อยู่ในธุรกิจข้ามชาติ ส่วนในธุรกิจของไทยการพัฒนาอยู่ในบริษัทขนาดใหญ่ ซึ่งการพัฒนาที่กระจุกตัวอยู่ในธุรกิจขนาด

ใหญ่ประมาณร้อยละ 20-30 ส่งผลอย่างมากต่อขีดความสามารถในการแข่งขัน กระทรวงอุตสาหกรรมจึงควรเร่งจัดทำ Road Map การพัฒนาโลจิสติกส์ของ SMEs โดยเฉพาะธุรกิจซึ่งอยู่ในภูมิภาครอบนอกของการพัฒนาอุตสาหกรรม เช่น ในภาคอีสานตอนบนและตอนล่าง รวมทั้งภาคเหนือ อุตสาหกรรมที่อยู่ในรอบปริมณฑลกรุงเทพมหานคร และ/หรือในภาคตะวันออก การพัฒนายังกระจุกตัวอยู่ในธุรกิจขนาดใหญ่ ซึ่งส่วนมากเป็นของต่างชาติ

- 3.3) **การนำระบบห่วงโซ่อุปทานเข้ามาใช้ในภาคการผลิตเพื่อลดสินค้าคงคลัง** ซึ่งสสว. และกรมส่งเสริมอุตสาหกรรม และสำนักงานเศรษฐกิจการเกษตร ฯลฯ ควรนำระบบห่วงโซ่อุปทานที่มีประสิทธิภาพหรือ Supply Chain Optimization เข้ามาช่วยในการลดต้นทุนสินค้าคงคลัง ซึ่งเป็นต้นทุนโลจิสติกส์กว่าร้อยละ 42 การนำระบบห่วงโซ่อุปทานมาใช้ในภาคการผลิต รวมทั้งสินค้าเกษตรจะทำให้สามารถลดต้นทุนโดยรวมได้อย่างมีประสิทธิภาพ
- 3.4) **การสร้างต้นแบบที่เป็น Best Practice Model** การพัฒนาโลจิสติกส์ในภาคเอกชนทั้งภาคการผลิตและภาคเกษตรกรรมของไทยอยู่ในระดับการเรียนรู้ส่วนใหญ่ไม่สามารถที่จะมีการปรับหรือประยุกต์ใช้ เนื่องจากขาดต้นแบบ โดยภาครัฐไม่ได้มีการให้รางวัลแก่ธุรกิจที่มีการจัดการโลจิสติกส์ที่เป็นเลิศ ซึ่งรางวัล Prime Minister's Export Award เน้นไปในการจัดการอุตสาหกรรมโดยรวมหรือเน้นด้านสิ่งแวดล้อม อีกทั้งไม่มีการจูงใจทางภาษีให้กับธุรกิจที่มีการลดต้นทุนในการจัดการโลจิสติกส์
- 3.5) **การสนับสนุนให้ภาคเอกชนใช้ระบบขนส่งทางราง** ควรปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่ง (Mode) ไปสู่ทางรางและทางน้ำ แต่มีธุรกิจส่วนน้อยที่สามารถเข้าถึง เนื่องจากข้อจำกัดของ รถพ. และการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของภาครัฐ เน้นไปที่การพัฒนาการขนส่งทางถนน
- 3.6) **สศช. ควรดำเนินการศึกษาและประกาศตัวเลขต้นทุนโลจิสติกส์ต่อยอดขาย** โดยมีการทยอยประกาศกลุ่มการผลิต (Cluster) ที่สำคัญทั้งในภาคอุตสาหกรรมและภาคเกษตรกรรม อีกทั้งควรมีการประกาศต้นทุนโลจิสติกส์รายภาคหรือรายกลุ่มจังหวัด เพื่อที่ภาคเอกชนและเกษตรกรจะได้ใช้เป็นตัวเลขพื้นฐานในการดำเนินงาน

2) ยุทธศาสตร์ที่ 2 การเพิ่มประสิทธิภาพระบบการขนส่งและโลจิสติกส์

(1) สถานภาพการพัฒนา

ระบบโลจิสติกส์ของไทยยังอยู่ในระดับพื้นฐานที่เรียกว่า โลจิสติกส์ระดับขนส่ง (Transport Base) การพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานของภาครัฐเน้นไปที่การสร้างถนน ทำให้การขนส่งส่วนใหญ่ของไทยเป็นการขนส่งทางถนน ส่งผลให้การพัฒนาการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบล่าช้า และทำให้ต้นทุนโลจิสติกส์ของไทยสูง นอกจากนี้ ปัญหาด้านกลไกการขับเคลื่อนเป็นอุปสรรคต่อการเพิ่มประสิทธิภาพระบบการขนส่งและโลจิสติกส์ให้สัมฤทธิ์ผลเป็นรูปธรรม ซึ่งได้แก่การไม่เข้าใจของภาครัฐเกี่ยวกับการพัฒนาโลจิสติกส์ ทำให้เน้นเพียงด้านโครงสร้างพื้นฐาน ในขณะที่ภาคธุรกิจไม่สามารถประยุกต์ใช้ศาสตร์โลจิสติกส์ไปสู่การปฏิบัติได้จริง ความล้มเหลวของการขับเคลื่อนขนส่งทางรางจากข้อจำกัดด้านศักยภาพและประสิทธิภาพในการพัฒนาของ รฟท. ภาครัฐขาดรูปแบบที่ชัดเจนในการบริหารจัดการที่จะช่วยลดต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศ มีช่องโหว่และคอขวด (Bottle Neck) ในการพัฒนาประสิทธิภาพด้านการขนส่งค่อนข้างมาก โดยเฉพาะขาดแผนหลักที่เป็นแผนแม่บท (Master Plan) ที่จะช่วยตอบโจทย์การพัฒนาการขนส่งทางบก ทางน้ำ และทางรางให้สอดคล้องกัน ตลอดจนกฎระเบียบที่ไม่เอื้อต่อการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน เช่น EIA เป็นต้น

(2) ปัญหาและอุปสรรค

2.1) การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของไทยยังอยู่ในระดับพื้นฐานที่เรียกว่า โลจิสติกส์ระดับขนส่ง (Transport Base) เนื่องจากสัดส่วนประเภทการขนส่งทางถนนมีมากถึงร้อยละ 83.76 (ปี 2552) โดยขนส่งระบบรางมีสัดส่วนอยู่เพียงร้อยละ 2.20-2.30 ด้านการขนส่งทางแม่น้ำร้อยละ 8.22 และชายฝั่งอยู่ที่ระดับร้อยละ 5.80 สำหรับทางอากาศอยู่ที่เพียงร้อยละ 0.0203 ซึ่งเป็นเหตุผลสำคัญที่ทำให้ต้นทุนโลจิสติกส์ของไทยอยู่ในระดับที่สูง เพราะการขนส่งทางถนนมีต้นทุนพลังงานสูงกว่าการขนส่งทางระบบราง 3.5 เท่า และสูงกว่าการขนส่งทางน้ำประมาณ 7 เท่า เหตุผลสำคัญที่ทำให้การขนส่งไปกระจุกตัวอยู่ที่การขนส่งด้วยรถบรรทุก เพราะไม่สามารถปรับเปลี่ยนไปใช้ประเภทการขนส่งทางน้ำ โดยเฉพาะทางราง เนื่องจากขาดประสิทธิภาพด้านการพัฒนาของการรถไฟแห่งประเทศไทย หรือ ร.ฟ.ท. เห็นได้จากปัจจุบันประเทศไทยมีเส้นทางรางประมาณ 4,100 กิโลเมตร ในช่วง 130 ปี นับแต่มีการตั้ง รฟท. สามารถเพิ่มรางได้ไม่ถึงร้อยละ 10 อีกทั้งเป็นเส้นทางคู่อยู่เพียง 200-300 กิโลเมตร

2.2) ความล้มเหลวของการขับเคลื่อนขนส่งทางราง การขนส่งทางรางมีสัดส่วนในภาคขนส่งรวมเพียงร้อยละ 2.20 ขณะที่ในปี 2552 มีปริมาณตู้คอนเทนเนอร์หมุนเวียน

อยู่ในประเทศไทยประมาณ 7-8 ล้าน TEU แต่การขนส่งทางราง มีพิธีรับขนส่งได้เพียงไม่เกิน 4.0-4.5 แสนตู้ คิดเป็นเพียงร้อยละ 5.6 ของระบบตู้คอนเทนเนอร์ ซึ่งขนส่งอยู่ในประเทศไทย ขณะที่ทางชายฝั่ง รวมทั้งทางแม่น้ำ ยังขาดรูปแบบที่ชัดเจนในการบริหารจัดการที่จะเข้ามาลดต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศ

2.3) การไม่เข้าใจถึงการพัฒนาลอจิสติกส์ของภาครัฐ ซึ่งเน้นแต่เพียงโครงสร้างพื้นฐาน รวมถึงการที่ภาคธุรกิจไม่สามารถประยุกต์ใช้ศาสตร์โลจิสติกส์ไปสู่การปฏิบัติที่เป็นจริง ทำให้การพัฒนากระบวนโลจิสติกส์ของไทยอยู่ในระดับพื้นฐาน ที่เรียกว่า “Transport Base” ซึ่งยังสับสนระหว่างการพัฒนากระบวนโลจิสติกส์กับระบบคมนาคมขนส่งว่ามีความแตกต่างกันอย่างไร

2.4) ในด้านการพัฒนายุทธศาสตร์ประสิทธิภาพด้านการขนส่ง ยังพบช่องโหว่และคอขวด (Bottle Neck) อยู่ค่อนข้างมาก โดยเฉพาะการพัฒนาของกรมต่างๆ ในสังกัดกระทรวงคมนาคม ซึ่งไม่มีแผนหลักที่เป็น Master Plan ที่จะตอบโจทย์การพัฒนาการขนส่งทางบก ทางน้ำ และทางรางให้สอดคล้องประสานรับช่วงการขนส่ง ทำให้เกิด Missing Link ของการปรับเปลี่ยนโหมดการขนส่งให้ไปสู่การขนส่งที่ประหยัดพลังงาน เช่น การขนส่งทางราง การขนส่งทางลำน้ำ และการขนส่งทางชายฝั่ง

2.5) ศักยภาพและความสามารถของท่าเรือน้ำลึกในประเทศไทยมีข้อจำกัด

- ท่าเรือแหลมฉบัง: ความยาวของเรือที่ถูกจำกัดโดยกฎระเบียบด้านร่องน้ำของกรมเจ้าท่าอยู่ที่ 300 เมตร ทำให้ไม่สามารถรองรับเรือขนาดใหญ่จากยุโรปได้ และภูมิศาสตร์ของท่าเรือแหลมฉบังเสียเปรียบท่าเรือสิงคโปร์ในแง่ที่ว่า ทำให้เรือขนส่งสินค้าจากยุโรปต้องเสียเวลาประมาณ 1.5 วันในการอ้อมเข้ามาในท่าเรือแหลมฉบัง
- ท่าเรือกรุงเทพ: ปัญหาด้านการบริหารจัดการของการท่าเรือแห่งประเทศไทยที่ไม่มีประสิทธิภาพเท่าที่ควร การให้บริการที่ไม่ครบวงจรและเรียกเก็บอัตราค่าบริการที่สูงโดยไม่สามารถต่อรองราคาได้ ในขณะที่ท่าเรือแหลมฉบังมีการบริหารจัดการที่มีประสิทธิภาพมากกว่าและสามารถต่อรองอัตราค่าบริการได้หากมีปริมาณสินค้ามากพอ

(3) ข้อเสนอแนะที่ได้จากการสัมภาษณ์

3.1) ในระยะสั้น ประเทศไทยจะต้องมีแผนการใช้การขนส่งทางถนนให้มีประสิทธิภาพสูงสุด ดังนี้

3.1.1) การมียุทธศาสตร์พลังงานทางเลือกในภาคขนส่งทางถนน ลดการติดขัดทางจราจรและลดการขนส่งเที่ยวเปล่า ซึ่งมีอยู่ถึงประมาณร้อยละ 46

- 3.1.2) การส่งเสริมให้มีการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมและชุมชน (Green Logistics)
 - 3.1.3) การสนับสนุนให้มีศูนย์เปลี่ยนถ่ายและกระจายสินค้าตามแยกเศรษฐกิจที่เชื่อมโยงจังหวัดที่สำคัญทั้งในภูมิภาคและชายแดนที่เชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน โดยเร่งส่งเสริมให้ผู้ประกอบการโลจิสติกส์และรถบรรทุกไทยสามารถให้บริการเชื่อมต่อเข้าไปในประเทศเพื่อนบ้านได้
 - 3.1.4) ควรพัฒนาเส้นทางเฉพาะสำหรับรถบรรทุกวิ่ง (Truck Motor Way) ในเส้นทางอุตสาหกรรมที่สำคัญ เช่น แถบแหลมฉบังและมาบตาพุด เพื่อแก้ไขปัญหาการจราจรติดขัด
 - 3.1.5) ควรพัฒนาระบบ Missing Link ของการขนส่งภายในประเทศเพื่อรองรับการค้าทั้งภายในประเทศและระหว่างประเทศ โดยเลือกจุดยุทธศาสตร์ที่สำคัญ เช่น เชื่อมต่อการขนส่งจากเมืองหลักในประเทศกับเมืองหลักในประเทศเพื่อนบ้าน
- 3.2) เร่งพัฒนาการขนส่งทางราง เพื่อรองรับการพัฒนาการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multimodal Transportation)**
- 3.2.1) พัฒนาเส้นทางรถไฟให้เป็นทางคู่ (Dual Track) ทั่วประเทศให้สำเร็จเป็นรูปธรรม
 - 3.2.2) พัฒนาเส้นทาง Rail Link ระหว่าง ICD ลาดกระบังถึงท่าเรือแหลมฉบัง ซึ่งจะช่วยลดการจราจรติดขัดและลดมลภาวะทางสิ่งแวดล้อม โดยปัจจุบันเส้นทางรถไฟจาก ICD ลาดกระบังถึงท่าเรือแหลมฉบังสามารถใช้งานได้เพียงร้อยละ 25 เนื่องจากเป็นรางเดี่ยว (Single Track)
 - 3.2.3) ปฏิรูประบบรถไฟไทยให้มีความเป็นสากล โดยใช้หลักธุรกิจที่ต้องมีการแข่งขันนำหน้าหลักการเป็นข้าราชการของรัฐ หรือ Privatize การรถไฟแห่งประเทศไทย ซึ่งจะช่วยเพิ่มสัดส่วนการขนส่งทางราง โดยจากปัจจุบันที่มีสัดส่วนร้อยละ 2.20 ตั้งเป้าให้เป็นร้อยละ 15-20 ในอีก 5 ปีข้างหน้าให้ได้
- 3.3) แก้ปัญหาหรือข้อจำกัดของการขนส่งทางน้ำที่มีอยู่ให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น**
- 3.3.1) ปรับกฎระเบียบเกี่ยวกับร่องน้ำที่กำหนดโดยกรมเจ้าท่า โดยปรับขนาดร่องน้ำให้เป็นมาตรฐานสากลตามสภาวการณ์ปัจจุบันที่เปลี่ยนไป คือ ควรเพิ่มขนาดเป็น 340-380 เมตร เพื่อรองรับเรือขนส่งสินค้าของต่างประเทศ
 - 3.3.2) ควรให้ภาคเอกชนเป็นผู้บริหารจัดการท่าเรือกรุงเทพ (Privatize) ซึ่งจะช่วยให้การบริหารจัดการคล่องตัวมากขึ้น เกิดการแข่งขัน และมี KPIs ที่ชัดเจน หรือยกเลิกท่าเรือกรุงเทพ โดยย้ายไปรวมไว้ที่ท่าเรือแหลมฉบังเนื่องจากท่าเรือแหลมฉบังมีศักยภาพในการรองรับท่าเรือกรุงเทพอย่างเพียงพอ

3.4) ผลักดันการพัฒนาการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multimodal Transportation) ให้สำเร็จผลเป็นรูปธรรม

- ให้มีการบูรณาการเชื่อมโยงระบบขนส่งทางบก ทางราง และทางน้ำ เพื่อรองรับการพัฒนาการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบให้สัมฤทธิ์ผล
- ให้ความสำคัญกับเส้นทางหลักของประเทศก่อน โดยเฉพาะเส้นทางสู่ภาคเหนือ และภาคตะวันออกเฉียงเหนือที่มีเขตเศรษฐกิจชายแดน ซึ่งการพัฒนาการขนส่งทางรถไฟและทางน้ำที่เชื่อมต่อกับทางถนน จะเป็นปัจจัยสำคัญที่ช่วยในการพัฒนาการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multimodal Transportation) สำเร็จผลเป็นรูปธรรมได้ ทั้งนี้หากมีท่าเรือตั้งอยู่ในทำเลที่ดี Hub & Spoke จะเกิดขึ้นตามมา ส่วนทางรถไฟ ควรแยกระบบรางที่รองรับผู้โดยสารและรองรับสินค้าคนละราง โดยภาครัฐควรให้การสนับสนุนทางรถไฟ แต่ตัวรถไฟและหัวจักรอาจ Privatize สัมปทานให้ภาคเอกชนดำเนินการ
- ต้องกำหนดจุดปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่ง (Modal Shift) ว่าจุดใดมีความเหมาะสมทั้งในรายภูมิภาคและรายจังหวัด

3.5) รัฐบาลควรยกเลิกการควบคุมหรือขีดเซราคาน้ำมันดีเซล อันเนื่องมาจากภาระค่าใช้จ่ายต้นทุนโลจิสติกส์และขนส่งทางถนนถูกบิดเบือนจากความเป็นจริง และไม่สามารถส่งสัญญาณเตือนภัยได้ และยังส่งผลให้แผนการพัฒนาการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multimodal Transportation) เกิดความล่าช้า และไม่เกิดการรวมกลุ่มของผู้ประกอบการขนส่ง

3.6) ให้ความสำคัญกับการบริหารจัดการด้านการขนส่งสินค้าที่เป็นวัตถุดิบอันตราย โดยสามารถติดตามสถานะการขนส่งและตรวจสอบย้อนกลับได้ (Tracking & Traceability)

3.7) ภาครัฐไม่ควรดำเนินการเพื่อแสวงหากำไรจากกิจการสาธารณูปโภค อาทิเช่น

- ICD ลาดกระบัง ภาครัฐลดจำนวนผู้ประกอบการที่ได้รับสัมปทานและเพิ่มอัตราค่าเช่าพื้นที่แทน ซึ่งเป็นการลดการแข่งขัน และส่งผลให้ผู้ประกอบการที่ได้รับสัมปทานดังกล่าวจำเป็นต้องเพิ่มอัตราค่าบริการจากลูกค้าเพื่อชดเชยกับภาระค่าใช้จ่ายในการเช่าพื้นที่ในอัตราที่สูง
- ท่าเรือแหลมฉบัง ภาครัฐเปิดการประมูลให้กับภาคเอกชน เมื่อผู้ประกอบการรายใดชนะการประมูล ก็จะมาเรียกเก็บอัตราค่าบริการจากลูกค้าที่สูงตามมา เพื่อให้คุ้มทุนกับการประมูลในราคาสูงสุด

3) ยุทธศาสตร์ที่ 3 การพัฒนาธุรกิจโลจิสติกส์

(1) สถานภาพการพัฒนา

ยุทธศาสตร์ที่ 3 การพัฒนาธุรกิจโลจิสติกส์ (Logistics Service Internationalization) มีสถานภาพการพัฒนาในภาพรวม คือ จำนวนสมาคมด้านโลจิสติกส์ และจำนวนสมาชิกของสมาคมต่างๆ เพิ่มขึ้น หน่วยงานภาครัฐหลายแห่ง เช่น สำนักโลจิสติกส์ภายใต้กรมอุตสาหกรรมพื้นฐานและการเหมืองแร่ของกระทรวงอุตสาหกรรม สำนักโลจิสติกส์การค้าภายใต้กรมส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ และกรมพัฒนาธุรกิจการค้าของกระทรวงพาณิชย์ ต่างมุ่งส่งเสริมการเพิ่มศักยภาพให้กับผู้ประกอบการ LSPs โดยที่ผ่านมาระบบพาณิชย์ ฐานะเจ้าภาพยุทธศาสตร์ ได้ดำเนินการดังนี้

- การให้ความรู้แก่ผู้ประกอบการอย่างต่อเนื่อง เช่น การจัดฝึกอบรม การจัดสัมมนา การศึกษาดูงานต่างประเทศ/ประเทศเพื่อนบ้านและตามชายแดนระหว่างประเทศ
- การสร้างเครือข่ายการให้บริการแบบเบ็ดเสร็จในรูปแบบการร่วมมือเชิงพันธมิตร โดยได้ส่งเสริมให้เกิดการรวมตัวกันของผู้ประกอบการในกลุ่มธุรกิจโลจิสติกส์ จำนวน 2 เครือข่าย ได้แก่ บริษัท ไทย โลจิสติกส์ อัลลายแอนซ์ จำกัด หรือ “Thai Logistics Alliance: TLA” ซึ่งเป็นการรวมกลุ่มของผู้ให้บริการโลจิสติกส์คนไทยจำนวน 31 บริษัท และบริษัท สยาม โลจิสติกส์ อัลลายแอนซ์ จำกัด หรือ “Siam Logistics Alliance: SLA” ซึ่งเป็นการรวมกลุ่มของผู้ให้บริการโลจิสติกส์คนไทยจำนวน 26 บริษัท รวมทั้งได้มีการสร้างเครือข่ายระหว่างผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทยกับผู้ให้บริการโลจิสติกส์ต่างประเทศ โดยการสนับสนุนให้เข้าร่วมงานแสดงสินค้า / แสดงธุรกิจระดับสากลภายในประเทศ และจัดกิจกรรมจับคู่ทางธุรกิจ (Business Matching)

นอกจากนั้น ที่ผ่านมามีความพยายามผลักดัน พรบ. ว่าด้วยการพัฒนาและส่งเสริมธุรกิจโลจิสติกส์ไทย (LSPs) เพื่อเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณา แต่อย่างไรก็ดี มีการจัดสรรงบประมาณน้อยเมื่อเทียบกับจำนวนธุรกิจให้บริการโลจิสติกส์ (LSPs) ที่มีอยู่กว่า 17,000 รายในปัจจุบัน และที่ผ่านมามีผู้ประกอบการ LSPs รายใหญ่ที่เป็นต่างชาติสามารถเริ่มตั้งต้นธุรกิจ (Start-Up) และเข้าสู่ตลาดไทยในฐานะ New Entrant ได้ง่ายกว่าธุรกิจ LSPs ไทยที่ส่วนใหญ่เป็น SMEs เนื่องจากมีนโยบายสนับสนุนจากสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน (BOI) ซึ่งจะต้องพิจารณาหาแนวทางในการสนับสนุนและปกป้องผลประโยชน์ให้กับ LSPs ไทยให้ได้มากที่สุดหากมีการเปิดเสรีภาคบริการในสาขาโลจิสติกส์ในปี พ.ศ. 2556 (ค.ศ. 2013) ตามกรอบการรวมกลุ่มประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC) ซึ่งจะมีผลเต็มรูปแบบในปี พ.ศ. 2558 (ค.ศ. 2015)

(2) ปัญหาและอุปสรรค

- 2.1) ผู้ประกอบการให้บริการโลจิสติกส์ (LSPs) ของไทยส่วนใหญ่เป็น SMEs และขาดการรวมตัว (Fragmented) โดยถึงแม้ว่าจะมีสมาคมหรือองค์กร เช่น สมาพันธ์ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ถึง 2 สมาพันธ์ฯ และมีสมาคมต่างๆ มากกว่า 20-30 สมาคม แต่ก็เป็นกรรวมตัวที่หลวม และขาดทิศทางที่ชัดเจน
- 2.2) ลักษณะของการให้บริการของผู้ประกอบการ LSPs ไทยไม่ครบวงจร ขาดนวัตกรรมด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ (IT) และการบริหารจัดการที่เป็นสากล อย่างไรก็ตาม เริ่มมีบริษัทไทยที่เป็น Mega Company ได้เริ่มหันเข้าสู่ธุรกิจนี้ เช่น บริษัทในเครือซีเมนต์ไทย บริษัทในเครือซีพี และอีกหลายบริษัทฯ ได้เริ่มเข้าสู่การประกอบธุรกิจนี้
- 2.3) ผู้ประกอบการ LSPs ไทยขาดเครือข่ายในต่างประเทศ ขาดองค์ความรู้ และการจัดการที่เป็น Best Practice ทำให้เสียเปรียบในการแข่งขันกับธุรกิจต่างชาติ
- 2.4) ด้านสภาพคล่องผู้ประกอบการ LSPs ไทย โดยเฉพาะขนาดเล็ก เข้าถึงแหล่งเงินทุนได้ยาก เนื่องจากมิได้มีการยกระดับเป็นอุตสาหกรรมโลจิสติกส์เหมือนกับอุตสาหกรรมท่องเที่ยว และอุตสาหกรรมซอฟต์แวร์ อีกทั้งการไม่เข้าใจในธุรกิจ LSPs (Service Sector) ซึ่งการพิจารณาสินเชื่อและการใช้หลักประกันจะไม่เหมือนกับภาคอุตสาหกรรม
- 2.4) เฝียญกับสภาวะการณการแข่งชันที่สูง โดยในปี พ.ศ. 2553 มีผู้ประกอบการให้บริการโลจิสติกส์ (LSPs) จำนวน 17,824 ราย มีทุนจดทะเบียนรวมกันมากกว่า 230,000 ล้านบาท ซึ่งกว่าร้อยละ 50-60 เป็น SMEs ไทยที่มีทุนจดทะเบียนไม่เกิน 5 ล้านบาท โดยมากกว่าครึ่งหนึ่งอยู่ในภาคขนส่งด้วยรถบรรทุก ดังนั้นผู้ประกอบการ LSPs ไทยซึ่งส่วนใหญ่เป็น SMEs จึงยากที่จะมีศักยภาพและต้นทุนที่สามารถแข่งชันกับผู้ประกอบการจากต่างประเทศได้ โดยเฉพาะการแข่งชันในด้านราคา
- 2.5) หากขาดขีดความสามารถในการแข่งชัน ภายใต้การเปิดเสรีภาคบริการโลจิสติกส์ภายใต้กรอบข้อตกลง AEC ในปี ค.ศ. 2013 จะทำให้ธุรกิจ LSPs ของไทยจำนวนมากอาจต้องปิดกิจการลงหรือถูกควมรวมกับผู้ประกอบการต่างชาติ ซึ่งได้แก่ ประเทศสิงคโปร์ มาเลเซีย หรือประเทศอื่นๆ ที่พัฒนากว่าไทย

(3) ข้อเสนอแนะที่ได้จากการสัมภาษณ์

- 3.1) กระทรวงพาณิชย์ต้องมีแผนการพัฒนาผู้ประกอบการให้บริการโลจิสติกส์ไปสู่ระดับสากล รวมทั้งสนับสนุนงบประมาณ และให้มีหน่วยงานรับผิดชอบ โดยเฉพาะอย่างบูรณาการ โดยในปัจจุบันมีถึง 2 หน่วยงานภายใต้กระทรวง

พาณิชย์ที่มีภารกิจเกี่ยวข้องกับการพัฒนาด้านโลจิสติกส์ ได้แก่ สำนักโลจิสติกส์ การค้า กรมส่งเสริมการส่งออก และ ส่วนส่งเสริมธุรกิจโลจิสติกส์ กรมพัฒนาธุรกิจการค้า

- 3.2) **การสร้างเครือข่าย (Network)** โดยใช้ทูตพาณิชย์ที่ประจำอยู่ในต่างประเทศ ควรจะเข้ามาสนับสนุนโดยการพัฒนาเครือข่ายด้วยการจับคู่ธุรกิจ (Business Matching) กับผู้ประกอบการ LSPs ในประเทศต่างๆ ในอาเซียนและในภูมิภาคอื่นๆ ทั่วโลก ซึ่งปัจจุบันทูตพาณิชย์ (ส่วนใหญ่) ยังไม่ได้เข้าไปดำเนินการเรื่องนี้ ซึ่งการพัฒนาเครือข่าย จะเป็นปัจจัยสำคัญในการเพิ่มศักยภาพในการแข่งขันและในการพัฒนาเพื่อให้เป็นแบบ Door to Door ซึ่ง SMEs ไทยที่ไม่มีสาขาหรือบริษัทร่วมทุนสามารถใช้เครือข่ายหรือเอเยนต์ในประเทศเพื่อนบ้านได้ นอกจากนี้ทูตพาณิชย์ควรช่วยส่งเสริมการค้าเชิงรุก โดยส่งเสริมและผลักดันให้คนไทยไปขายสินค้าในต่างประเทศ หรือส่งเสริมการเปิดตลาดนัดในต่างประเทศตามเมืองสำคัญต่างๆ เป็นต้น
- 3.3) **สำนักงานส่งเสริมการลงทุน หรือ BOI ควรเข้ามามีบทบาทสนับสนุนผู้ประกอบการ LSPs ไทยให้ไปลงทุนในต่างประเทศ** ผู้ประกอบการไทยที่มีขีดความสามารถในการลงทุนในต่างประเทศ ต้องการให้ภาครัฐส่งเสริมให้มีการจับคู่ในการร่วมทุนกับนักธุรกิจผู้ให้บริการโลจิสติกส์ในประเทศเพื่อนบ้าน เช่น สิงคโปร์ มาเลเซีย เวียดนาม ลาว และกัมพูชา และให้สิทธิประโยชน์จูงใจทางด้านภาษี ซึ่งที่ผ่านมา ถึงแม้ BOI จะมีพันธกิจในเรื่องนี้ แต่ก็ให้ความสำคัญกับการลงทุนในด้านอุตสาหกรรมและเข้าใจในธุรกิจบริการโลจิสติกส์น้อย
- 3.4) **สถาบันการเงินของไทย รวมถึง EXIM Bank และ SME Bank จะต้องเพิ่มพอร์ตสินเชื่อให้กับผู้ประกอบการ LSPs และต้องมีความเข้าใจในธุรกิจ LSPs** ซึ่งเป็นงานบริการ ในการพิจารณาหลักทรัพย์ที่ค้ำประกัน ซึ่งมีความแตกต่างจากภาคอุตสาหกรรม แต่ภาคการเงินยังมองธุรกิจนี้เหมือนกับอุตสาหกรรม จึงทำให้เข้าถึงแหล่งทุนยาก
- 3.5) **กระทรวงพาณิชย์ต้องเร่งพัฒนาผู้ประกอบการโลจิสติกส์ของไทย** ให้มีขีดความสามารถทั้งเชิงรับและเชิงรุกต่อการเปิดเสรีภาคบริการโลจิสติกส์ภายใต้กรอบ AEC ในปี ค.ศ. 2013 มิเช่นนั้นธุรกิจของไทยจะต้องมีการปิดกิจการเป็นจำนวนมาก
- 3.6) **พ.ร.บ. ส่งเสริมพัฒนาผู้ให้บริการโลจิสติกส์** โดยกระทรวงพาณิชย์จะต้องมีแนวทางที่ชัดเจนในการส่งเสริม และ พ.ร.บ. ไม่ควรเข้าลักษณะที่จะมาควบคุมและกักกับ อีกทั้งจะต้องชัดเจนว่าบทบาทการส่งเสริม LSPs ควรจะอยู่กับสำนักงานส่งเสริมการลงทุน (BOI) หรือหากกระทรวงพาณิชย์จะดำเนินการเองจะต้องมีการเตรียมความพร้อมอย่างไร

- 3.7) ส่งเสริมและสนับสนุนให้เกิดการรวมกลุ่มผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทย (LSPs) ที่เป็นรายเล็กและรายกลาง (SMEs) เพื่อจะได้มีอำนาจในการต่อรองและสามารถแข่งขันได้กับผู้ให้บริการโลจิสติกส์ (LSPs) รายใหญ่ทั้งของไทยและต่างชาติ ในขณะเดียวกัน ควรส่งเสริมให้เกิดการร่วมมือกันในเชิงพันธมิตรระหว่าง LSPs ไทย และ LSPs ต่างชาติ และควรเปิดสาขา LSPs ของไทยในประเทศสมาชิก GMS และอาเซียน
- 3.8) ภาครัฐควรช่วยเหลือและสนับสนุนผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทยที่มีความสามารถ เพื่อให้สามารถแข่งขันและรอดพ้นจากภัยคุกคามจากต่างประเทศ

4) ยุทธศาสตร์ที่ 4 การปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้า

(1) สถานภาพการพัฒนา

ในระยะ 5 ปีที่ผ่านมา ภาครัฐขาดการให้ความสำคัญในการปรับแก้กฎหมายที่เป็นอุปสรรคต่อการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยให้เอื้อต่อการประกอบธุรกิจและการนำเข้า-ส่งออกของภาคเอกชน เช่น กฎหมายบางฉบับที่มีมาตั้งแต่ พ.ศ. 2466 หรือก่อนหน้านี้อย่างเช่น ขาดความทันสมัย หรือกฎระเบียบว่าด้วยการขนส่งสินค้าผ่านชายแดน ที่เป็นอุปสรรคต่อการนำเข้า-ส่งออกสินค้าข้ามชายแดนในปัจจุบัน ทำให้เกิดช่องโหว่ที่เรียกว่า Geo-Politics ระหว่างประเทศ กฎหมายส่วนใหญ่ของภาครัฐมีไว้เพื่อกำกับ มิใช่เพื่อสนับสนุนการพัฒนาโลจิสติกส์ของประเทศไทย ในขณะเดียวกัน ขาดการบังคับใช้กฎหมายอย่างจริงจังเพื่อให้เกิดความยุติธรรม รวมทั้งการพัฒนา National Single Window (NSW) ยังไม่มีความคืบหน้าตามเป้าหมายที่วางไว้และมีการเปลี่ยนเจ้าภาพบ่อยครั้ง และมีการศึกษาซ้ำซาก ทั้งนี้ส่วนหนึ่งเนื่องจากขาดเจ้าภาพที่เหมาะสมที่สามารถสั่งการและดำเนินการได้ โดย เจ้าภาพปัจจุบันคือ กรมศุลกากร ซึ่งเป็นหน่วยงานกำกับดูแล (Regulator) เจ้าภาพที่เหมาะสมควรทำหน้าที่เป็นผู้อำนวยความสะดวกทางการค้า (Trade Facilitator) ไม่ใช่ทำหน้าที่เป็นผู้กำกับดูแล (Regulator) จากการศึกษากรณีต่างประเทศที่เป็น Best Practice เช่น ประเทศสิงคโปร์ และประเทศสาธารณรัฐเกาหลี เจ้าภาพคือ กระทรวงพาณิชย์ที่ทำหน้าที่เป็น Trade Facilitator ดังนั้น จึงไม่มีความต้องการที่จะกุมอำนาจไว้ จึงให้ความร่วมมือในการพัฒนา National Single Window (NSW) เป็นอย่างดี

(2) ปัญหาและอุปสรรค

- 2.1) ที่ผ่านมามีการเปลี่ยนเจ้าภาพบ่อยครั้ง ขาดหน่วยงานเจ้าภาพหลักที่เหมาะสม ที่มารับผิดชอบในการขับเคลื่อนแผนฯ ไปสู่การปฏิบัติ ซึ่งในกรณีต่างประเทศเช่น

สิงคโปร์ หน่วยงานเจ้าภาพจะเป็นหน่วยงานที่ทำหน้าที่ในลักษณะเป็นผู้อำนวยความสะดวก (Facilitator) เช่น กระทรวงพาณิชย์ มากกว่าจะเป็นหน่วยงานในลักษณะเป็นผู้กำกับดูแล (Regulator) เช่น กรมศุลกากร ดังนั้นจึงทำให้การพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้าไม่บรรลุเป้าหมายที่วางไว้มากเท่าที่ควร

- 2.2) ขาดหน่วยงานหลักในการผลักดันและประเมินยุทธศาสตร์ ทำให้มีการใช้งบประมาณที่ซ้ำซ้อน ไร้ทิศทาง และขาดตัวชี้วัดที่เป็นรูปธรรม ซึ่งเป็นปัจจัยสำคัญที่ทำให้การพัฒนาโลจิสติกส์ของประเทศไทยก้าวหน้าน้อยกว่าที่ควรจะเป็น เนื่องจากแต่ละกระทรวงไม่ได้มีการบูรณาการทั้งแผนงาน ยุทธศาสตร์และงบประมาณ
- 2.3) ประเด็นส่วนใหญ่เป็นปัญหาที่เกี่ยวข้องกับภาคการเมือง นโยบายของรัฐบาลหรือหน่วยงานราชการต่างๆ ซึ่งจะเป็นผู้กำหนดกติกาในรูปแบบของกฎหมายหรือข้อบังคับ ทั้งด้านการกำกับ และการพัฒนาซึ่งมีทั้งที่เป็นการส่งเสริมและเป็นอุปสรรคต่อการพัฒนาโลจิสติกส์ของประเทศ
- 2.4) โครงสร้างด้านกฎหมายและกฎระเบียบ ข้อบังคับของหน่วยงานราชการมีการทับซ้อนหรือขัดแย้งกันเอง และปัจจุบันมีหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับโลจิสติกส์ที่ภาคเอกชนจะต้องทำธุรกรรมเพื่อการนำเข้า-ส่งออกสินค้าจำนวน 35 หน่วยงาน ขาดการบูรณาการ ทำให้เป็นภาระทั้งด้านเวลาและค่าใช้จ่ายแก่ผู้ประกอบการ
- 2.5) กฎหมายที่เป็นอุปสรรคต่อการพัฒนาโลจิสติกส์ เช่น รัฐธรรมนูญฉบับปัจจุบัน มาตรา 190 เกี่ยวกับการทำธุรกรรมด้านขนส่งข้ามแดนต้องผ่านรัฐสภา กฎหมายของกระทรวงพาณิชย์ ด้านสินค้าถ่ายลำหรือ Transshipment ไปประเทศที่ 3 ยังต้องการใบอนุญาตนำเข้า กฎหมายกรมเจ้าท่า และกฎหมายของกรมศุลกากรที่เป็นอุปสรรคต่อการขับเคลื่อนโลจิสติกส์ของประเทศ ซึ่งกฎหมายบางฉบับมีมาตั้งแต่ พ.ศ. 2466 หรือก่อนหน้านี้นี้ จึงขาดความทันสมัย อีกทั้งกฎหมายส่วนใหญ่ของภาครัฐมีไว้กำกับ มิใช่เพื่อสนับสนุนและเอื้อต่อการพัฒนาโลจิสติกส์ของประเทศ รวมทั้งขาดการบังคับใช้กฎหมายอย่างจริงจัง
- 2.6) ปัญหาการโกงที่แอบแฝงของธุรกิจ Shipping สร้างความเดือดร้อนและเพิ่มภาระค่าใช้จ่ายให้กับผู้ส่งออกไทย

(3) ข้อเสนอแนะที่ได้จากการสัมภาษณ์

- 3.1) กำหนดเจ้าภาพที่เหมาะสมสำหรับการพัฒนาระบบ National Single Window (NSW) โดยควรเป็นผู้มีอำนาจในการสั่งการในการดำเนินงาน เช่น รมว.พาณิชย์ หรือ รองนายกรัฐมนตรี หรือหากเป็นหน่วยงานภาครัฐควรเป็นหน่วยงานที่ทำหน้าที่เป็น Trade Facilitator ไม่ควรเป็นหน่วยงานที่ทำหน้าที่เป็น Regulator ดังเช่นกรมศุลกากร

- 3.2) การบูรณาการหน่วยงานของรัฐในการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ ควรพัฒนาระบบโครงสร้างข้อมูลสารสนเทศด้านโลจิสติกส์ของภาครัฐให้มีการบูรณาการในด้านฐานข้อมูล โดยเฉพาะเมื่อมีการเปิดเสรีภาคบริการภายใต้กรอบ AEC
- 3.3) กรมศุลกากรต้องเร่งรัดการพัฒนา NSW เพื่อเชื่อมโยงข้อมูลกับหน่วยงานอย่างเป็นทางการที่เป็น One-Stop Service โดยเฉพาะกฎหมายที่ขัดแย้งกับการเปิดเสรีและการเป็นศูนย์กลาง (Hub) ของภูมิภาค เช่น การตรวจสินค้าโดยไม่มีเหตุผล
- 3.4) เร่งปรับปรุงแก้ไขกฎหมายโบราณที่เป็นอุปสรรคต่อการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยให้มีความทันสมัยและช่วยสนับสนุนการพัฒนาโลจิสติกส์ของประเทศ รวมทั้งเอื้อต่อการนำเข้า-ส่งออก เช่น กฎหมายของกรมศุลกากร กฎหมายกรมเจ้าท่า กฎหมายบางฉบับมีมาตั้งแต่ปี พ.ศ. 2466 หรือก่อนหน้านี้น่าจะเป็นที่จะต้องเร่งสะสาง โดยแต่งตั้งคณะกรรมการซึ่งมีระดับรองนายกรัฐมนตรีเป็นประธาน จึงจะสามารถสัมฤทธิ์ผล โดยให้รายงานใน ก.บ.ส. ทุกครั้ง หรือหากต้องการให้รวดเร็วขึ้น อาจออกกฎหมายใหม่เพื่อ Overrule อำนาจกฎหมายเดิมที่เป็นอุปสรรคต่อการค้า
- 3.5) การผลักดันข้อตกลงการขนส่งข้ามแดนหรือ CBTA ให้มีผลในทางปฏิบัติ เพื่อให้รถบรรทุกของไทยสามารถใช้เส้นทางในประเทศเวียดนามและจีนได้
- 3.6) เร่งรัดแก้ไขกฎหมายรัฐธรรมนูญมาตรา 190 เพื่อให้มีการตรวจสินค้าข้ามแดนเป็นแบบ SSI : Single Stop Inspection เพื่อให้เจ้าหน้าที่ของไทยไปปฏิบัติงาน ณ จุดตรวจนอกประเทศได้ ซึ่งปัจจุบันยังขัดต่อรัฐธรรมนูญ อีกทั้งมีกฎหมายอีกหลายฉบับที่เป็นอุปสรรคต่อการขนส่งข้ามแดนซึ่งยังรอการแก้ไขทั้งสิ้น
- 3.7) ผลักดันให้เกิดการบังคับใช้กฎหมาย (Law Enforcement) อย่างจริงจัง เพื่อให้เกิดความยุติธรรมแก่ผู้ประกอบการที่ปฏิบัติตามกฎหมายอย่างเคร่งครัด
- 3.8) ส่งเสริมให้มีการนำระบบอิเล็กทรอนิกส์ที่เป็น e-Logistics ให้เข้ามาสนับสนุนการทำงานของหน่วยงานต่างๆ เพื่อความสะดวก รวดเร็ว และความโปร่งใส ลดการทุจริตคอร์รัปชัน

5) ยุทธศาสตร์ที่ 5 การพัฒนาระบบข้อมูลและกำลังคนด้านโลจิสติกส์

(1) สถานภาพการพัฒนา

จากการศึกษา พบว่า ด้านการพัฒนาศักยภาพแรงงาน ตลาดยังประสบปัญหาการขาดแคลนแรงงานด้านโลจิสติกส์ที่มีคุณภาพและที่สามารถปฏิบัติงานได้จริงทั้งในระดับปฏิบัติการและหัวหน้างาน รวมทั้งยังขาดระบบแรงจูงใจด้านรายได้ในการรักษาแรงงานให้ทำงานในสาขาวิชาชีพนี้อย่างต่อเนื่อง นอกจากนี้การเทียบโอนคุณวุฒิจากวิชาชีพสำหรับงานที่เกี่ยวข้องกับโลจิสติกส์ด้านต่างๆ เพื่อยกระดับการศึกษาและเพิ่มค่าจ้างยังไม่สามารถทำได้ ในขณะที่ด้านการผลิตบุคลากรและ

กระบวนการเรียนการสอนนั้น การพัฒนาบุคลากรด้านโลจิสติกส์ของไทยอยู่ในระดับองค์ความรู้ และยังไม่สามารถประยุกต์ใช้ในภาคธุรกิจ และไม่เพียงพอต่อความต้องการแรงงานของผู้ประกอบการในภาพรวม ในขณะที่หลักสูตรการศึกษาและอบรมสาขาโลจิสติกส์ในระดับอุดมศึกษาเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องโดยมีขีดความสามารถในการผลิตแรงงานใหม่ได้ประมาณ 3,000 คนต่อปี แต่ในภาพรวมยังขาดหลักสูตรและอาจารย์ที่มีคุณภาพและยังไม่สอดคล้องกับความต้องการของธุรกิจอย่างแท้จริง รวมทั้งขาดการให้ความสำคัญกับการผลิตบุคลากรระดับอาชีวศึกษาและขาดการสร้างความรู้ความก้าวหน้าในสายอาชีพสำหรับผู้สำเร็จการศึกษาระดับอาชีวศึกษา ในส่วนด้านการวิจัยและพัฒนา ขาดประสิทธิภาพในการเผยแพร่และประชาสัมพันธ์ ผลงานวิจัยหรือผลงานทางวิชาการเพื่อนำไปใช้ประโยชน์ในภาคธุรกิจต่อไป

(2) ปัญหาและอุปสรรค

- 2.1) การพัฒนาโลจิสติกส์ของไทยอยู่ในระดับองค์ความรู้ ยังไม่นำไปสู่ภาคการประยุกต์ใช้ในภาคธุรกิจ รวมทั้งการจัดสัมมนา-ฝึกอบรมด้านโลจิสติกส์ไม่ทั่วถึงและไม่เน้นกลุ่มเป้าหมายของบุคคลที่เข้าอบรมอย่างเคร่งครัดให้เกิดประสิทธิผลเชิงคุณภาพ เน้นบรรลุตัวตัวเชิงปริมาณผู้เข้าร่วมมากกว่า ทำให้สิ้นเปลืองงบประมาณในการจัดสัมมนาของภาครัฐ
- 2.2) การพัฒนากำลังคนในภาคการศึกษา เน้นเชิงปริมาณมากกว่าคุณภาพ ขาดอาจารย์ที่มีคุณภาพและประสบการณ์ ทำให้นักศึกษาที่สำเร็จการศึกษาจากบางสถาบันขาดคุณภาพ ที่ผ่านมาไม่เน้นการผลิตบุคลากรในสายอาชีพศึกษาที่ต้องการความสามารถและความรู้เฉพาะทาง เช่น นายคลังสินค้า พนักงานที่เกี่ยวข้องเอกสารระหว่างประเทศ นายเรือ ตันหนเรือ หัวหน้าจัดรถบรรทุก หัวหน้างานบรรจุสินค้า ฯลฯ
- 2.3) ขาดการเทียบโอนคุณวุฒิวิชาชีพ สำหรับงานที่เกี่ยวข้องกับโลจิสติกส์ด้านต่างๆ เพื่อเปิดโอกาสให้มีการสอบเทียบคุณวุฒิวิชาชีพด้านโลจิสติกส์เฉพาะทางในสาขาต่างๆ เพื่อการปรับค่าจ้างที่สูงขึ้นหรือการเทียบโอนหน่วยกิต เพื่อศึกษาต่อในระดับที่สูงขึ้น
- 2.4) สำนักงาน ก.พ. ไม่มีอัตราโลจิสติกส์ ยังไม่ได้มีการกำหนดผู้ที่จบสาขาโลจิสติกส์เข้าทำงานในการรับราชการในฐานะเป็นวิชาชีพเฉพาะ เช่น คลังจังหวัด ขนส่งจังหวัด งานบางประเภทของกรมศุลกากร หรือกรมต่างๆ ในกระทรวงคมนาคม การทำงานในรัฐวิสาหกิจที่เกี่ยวข้องกับโลจิสติกส์ เช่น การท่าเรือแห่งประเทศไทย ร.ฟ.ท. การท่าอากาศยาน ฯลฯ ส่งผลให้บางกระทรวง เช่น กระทรวงพาณิชย์ มีการจัดตั้งสำนักโลจิสติกส์ แต่ ก.พ. กลับไม่ยอมรับ
- 2.5) ไม่มีหลักสูตรสหกิจศึกษาในสถาบันการศึกษาสาขาโลจิสติกส์บางแห่ง จะต้องมีหลักสูตรภาคบังคับให้มีการฝึกงานหรือต้องมีหลักสูตรสหกิจศึกษาร่วมกับสถาน

ประกอบการ ซึ่งจะให้นักศึกษามีประสบการณ์จริงที่จะนำมาประยุกต์ใช้ในการทำงาน

- 2.6) จำนวนสถาบันการศึกษาในระดับอุดมศึกษาที่เปิดหลักสูตรด้านโลจิสติกส์มีมากเกินความต้องการ ซึ่งอาจนำไปสู่ภาวะบัณฑิตตกงานในอนาคต และปัญหาด้านคุณภาพของหลักสูตร
- 2.7) โครงสร้างการศึกษาของประเทศไทย รวมทั้งค่านิยมในสังคมไทย ไม่ให้ความสำคัญกับระดับอาชีวศึกษา ขาดการสร้างความก้าวหน้าในสายอาชีพ (Career Path) สำหรับผู้ที่สำเร็จการศึกษาระดับอาชีวศึกษา ซึ่งงานด้านโลจิสติกส์ส่วนใหญ่ต้องพึ่งพาผู้สำเร็จการศึกษาระดับอาชีวศึกษา เนื่องจากงานด้านโลจิสติกส์ต้องอาศัยคนที่สามารถทำงานหนักได้ทั้งยามกลางวันและกลางคืน
- 2.8) ขาดการเผยแพร่และประชาสัมพันธ์ผลงานวิจัยหรือผลงานทางวิชาการให้มากเท่าที่ควร เช่น ผ่านการจัดการประชุมสัมมนาต่างๆ ทำให้ภาคเอกชนไม่สามารถเข้าถึงงานวิจัยที่เป็นประโยชน์ต่อการประกอบธุรกิจด้านโลจิสติกส์ได้

(3) ข้อเสนอแนะที่ได้จากการสัมภาษณ์

- 3.1) การผลิตบุคลากรให้เน้นเชิงคุณภาพมากกว่าเชิงปริมาณ ต้องมีการทบทวนหลักสูตรโลจิสติกส์ของสถาบันการศึกษาให้เป็นมาตรฐานและสนองต่อความต้องการของภาคเอกชน โดยจะต้องมีการสร้างมาตรฐานหลักสูตรร่วมกันระหว่างภาครัฐและภาคเอกชน รวมถึงพิจารณาการเทียบโอนคุณวุฒิจากวิชาชีพเพื่อเร่งสร้างบุคลากรที่มีประสบการณ์แต่ขาดวุฒิทางการศึกษาให้เป็นหัวขบวนของการพัฒนาบุคลากรโลจิสติกส์ทั้งระดับสถาบันการศึกษาและการเรียนรู้นอกมหาวิทยาลัย เพื่อยกระดับให้โลจิสติกส์เป็นวิชาชีพ นอกจากนั้นการจัดอบรม-สัมมนาของภาครัฐควรเน้นตัวชี้วัด (KPIs) ทั้งที่เป็นจำนวนผู้เข้าอบรม ร่วมกับกลุ่มเป้าหมาย (Focus Group) อย่างเคร่งครัดเพื่อให้เกิดประสิทธิผลเชิงคุณภาพ
- 3.2) มุ่งพัฒนากำลังคนด้านโลจิสติกส์ตลอดทั้งห่วงโซ่ โดยให้ความสำคัญกับแรงงานทุกระดับ โดยเฉพาะแรงงานระดับปฏิบัติการหรือบุคลากรที่จบระดับอาชีวศึกษา เช่น พนักงานขับรถบรรทุก พนักงานขับรถ Fork Lift เพื่อให้เกิดความสมดุลระหว่างคลังสมองและแรงงานระดับปฏิบัติการด้านโลจิสติกส์ และเนื่องจากงานด้านโลจิสติกส์เป็นงานที่ต้องอาศัยแรงงานระดับปฏิบัติการ รวมทั้งผู้ที่สำเร็จการศึกษาระดับอาชีวศึกษาเป็นส่วนใหญ่ ไม่ใช่ระดับปริญญาตรี จึงควรต้องให้ความสำคัญกับการยกระดับวิชาชีพ เงินเดือนและสวัสดิการ พร้อมทั้งสร้างความก้าวหน้าในสายอาชีพ (Career Path) ให้กับบุคลากรที่จบระดับอาชีวศึกษา ทั้งนี้สามารถสรุปประเภทของบุคลากรด้านโลจิสติกส์ออกเป็น 4 ประเภทหลัก คือ
(1) ด้านโลจิสติกส์และห่วงโซ่อุปทาน (Logistics and Supply Chain) (2) ด้าน

เทคโนโลยีสารสนเทศ (Information Technology) (3) ด้านการขนถ่ายสินค้า (Material Handling) และ (4) ด้านการซัพพลายเชน

- 3.3) การพัฒนาบุคลากรในภาคการผลิตและภาคธุรกิจควรจัดเนื้อหาของหลักสูตรการเรียนการสอนให้สอดคล้องกับงานอาชีพด้านโลจิสติกส์ เช่น งานจัดซื้อ-จัดจ้าง งานด้านเอกสารระหว่างประเทศ ได้แก่ การเปิด Letter of Credit ฯลฯ งานด้านขนส่งระหว่างประเทศ ได้แก่ การจองและต่อรองค่า Freight งานด้าน IT หรือสารสนเทศโลจิสติกส์ งานการพัฒนาโปรแกรม ERP งานด้านบริหารจัดการคลังสินค้าและสินค้า งานด้านขนส่งและกระจายสินค้า เป็นต้น
- 3.4) กระทรวงศึกษาธิการจะต้องกำหนดหลักสูตรบังคับว่าด้วยการฝึกงาน การประสานความร่วมมือกับผู้ประกอบการในแต่ละสาขาอุตสาหกรรม โดยเฉพาะส่งเสริมให้มีหลักสูตรสหกิจศึกษาด้านโลจิสติกส์ร่วมกับสถานประกอบการ ภาคเอกชนจะช่วยให้การสร้างและการผลิตกำลังคนเข้าสู่ตลาดแรงงานให้ตรงตามความต้องการของตลาดและส่งผลให้นักศึกษาที่จบใหม่ จะมีความรู้และประสบการณ์ ทำให้หางานได้ง่าย
- 3.5) การจัดทำหลักสูตรโลจิสติกส์ให้เป็นมาตรฐานเดียวกัน โดยกระทรวงศึกษาธิการ และกระทรวงแรงงานจะต้องร่วมกันในการจัดทำหลักสูตรโลจิสติกส์ให้เป็นมาตรฐานเดียวกันหรือใกล้เคียงกัน ทั้งในระดับอาชีวศึกษา ปริญญาตรีและปริญญาโท เนื้อหาหลักสูตรต้องสนองตอบต่อการทำงานได้จริงในเชิงคุณภาพ และจะต้องมีการประเมินผลถึงคุณภาพของบัณฑิตและนักศึกษาที่จบสาขาโลจิสติกส์ไม่ว่าจะเป็นมหาวิทยาลัยใด เพื่อให้เกิดมาตรฐานด้านคุณภาพของบัณฑิตและนักศึกษาให้ใกล้เคียงกันมากที่สุดและสามารถปฏิบัติงานได้จริงในสถานประกอบการ นอกจากนั้นควรมีศูนย์พัฒนาศักยภาพของครู-อาจารย์ด้านโลจิสติกส์ และส่งเสริมการวิจัยและพัฒนาในสาขาโลจิสติกส์ให้กับภาคเอกชน
- 3.6) ต้องมีการจัดทำระบบมาตรฐานอาชีพและคุณวุฒิวิชาชีพด้านโลจิสติกส์ รวมถึงการเทียบโอนหน่วยกิตจากนักศึกษาที่จบในสาขาอื่นหรือจากประสบการณ์การทำงาน การสร้างสมรรถนะกำลังแรงงานให้ได้มาตรฐานสากลและสร้างให้เกิดความก้าวหน้าในอาชีพ (Career Path)
- 3.7) การประยุกต์ใช้สหวิทยาการสาขาต่างๆ ผู้บริหารจัดการศึกษาด้านโลจิสติกส์จะต้องเข้าใจถึงการนำศาสตร์ในสาขาอื่นทั้งทฤษฎีและการปฏิบัติ ให้สอดคล้องตอบสนองต่อประสิทธิภาพและประสิทธิผลของการลดต้นทุนและเพิ่มขีดความสามารถของภาคธุรกิจ
- 3.8) การพัฒนาอาจารย์ผู้สอนให้เข้าใจทั้งด้านทฤษฎีและงานในธุรกิจ ความสำเร็จของการจัดหลักสูตรโลจิสติกส์ในสถาบันการศึกษาจะต้องมีการพัฒนาอาจารย์ผู้สอนในแต่ละวิชาให้มีความเข้าใจในเนื้อหาของหลักสูตร โดยเฉพาะกรณีศึกษา (Case Study) จึงควรมีการจัดอบรมให้อาจารย์ไปฝึกงานอยู่ในสถานประกอบการ

อย่างน้อย 30 วัน เพื่อให้เข้าใจถึงงานที่เกี่ยวข้องกับโลจิสติกส์ ซึ่งจะทำให้อาจารย์สามารถถ่ายทอดวิชาให้กับนักศึกษาได้อย่างมีประสิทธิภาพ

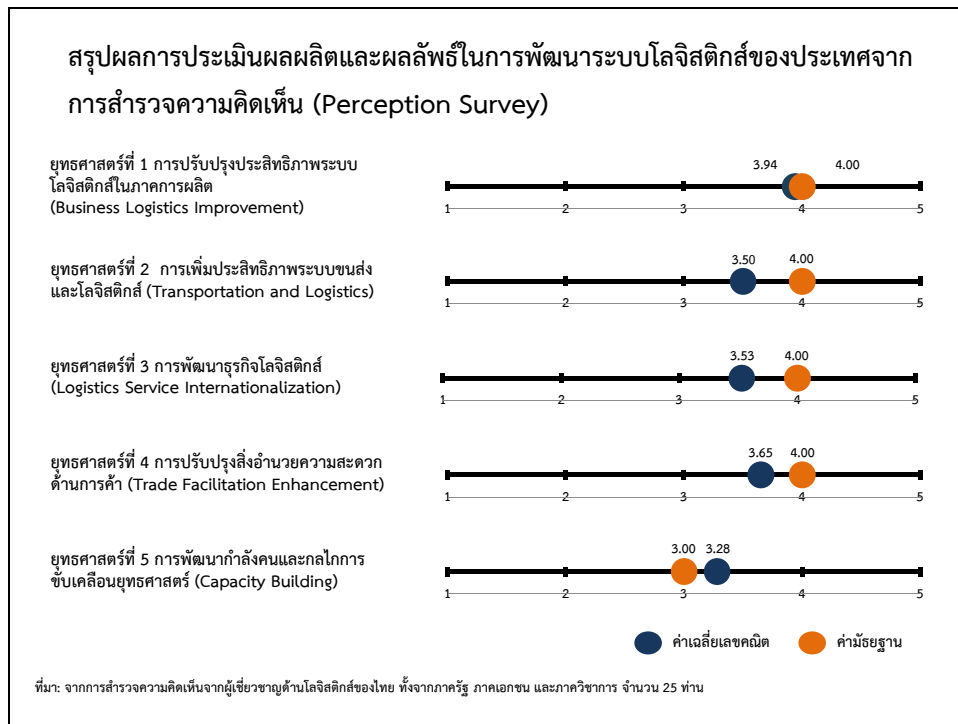
- 3.9) สำนักงานคณะกรรมการการอาชีวศึกษา หรือ ก.พ. ควรมีการกำหนดให้สาขาการจัดการโลจิสติกส์เป็นหนึ่งในสาขาเฉพาะหรือวิชาชีพ เช่น วิศวกร แพทย์ การจัดการ ฯลฯ โดยกำหนดว่างานประเภทใดควรจะได้รับนักศึกษาที่จบสาขาโลจิสติกส์ เช่น คลังจังหวัด ตำแหน่งต่างๆ ในกระทรวงคมนาคม หรือกระทรวงพาณิชย์ เป็นต้น
- 3.10) การสนับสนุนให้งบประมาณการวิจัยแก่สถานประกอบการ เพื่อแก้ปัญหาในการดำเนินงานให้กับธุรกิจขนาดกลางและขนาดเล็ก ทั้งในภาคการผลิตและภาคบริการ ซึ่งอาจมีงบประมาณในการจ้างทำงานวิจัย ซึ่งภาคธุรกิจสามารถนำมาใช้ประโยชน์ในการพัฒนาธุรกิจ ซึ่งผลงานวิจัยจะก่อให้เกิดธุรกิจต้นแบบด้านโลจิสติกส์ (Logistics Best Practice Model) ซึ่งผู้ประกอบการรายอื่นๆ สามารถนำไปประยุกต์ใช้ได้ต่อไป
- 3.11) ดำเนินการประชาสัมพันธ์และเผยแพร่ข่าวสารเชิงรุกมากขึ้น โดยลงถึงระดับจังหวัดต่างๆ ทั่วประเทศ เพื่อให้ผู้ประกอบการหรือผู้ที่เกี่ยวข้องสามารถเข้าถึงข้อมูลเกี่ยวกับงานโครงการหรืองานสัมมนาต่างๆ ของภาครัฐอย่างทั่วถึงในวงกว้าง

5.2) ผลการสำรวจความคิดเห็น (Perception Survey)

จากการสำรวจความคิดเห็นผู้ประกอบการภาคเอกชนและผู้เชี่ยวชาญด้านโลจิสติกส์ของประเทศไทยจำนวน 25 ท่าน (รายนามดังปรากฏในภาคผนวก ข) โดยใช้แบบสำรวจความคิดเห็น (ดังแสดงในภาคผนวก ง) สามารถประมวลและสรุปผลการสำรวจในภาพรวมและจำแนกรายยุทธศาสตร์ได้ดังนี้

5.2.1) ผลการสำรวจความคิดเห็นต่อการดำเนินงานตามแผนยุทธศาสตร์ฯ ในภาพรวม

แผนภาพที่ 12: สรุปผลการสำรวจความคิดเห็นต่อการดำเนินงานตามแผนยุทธศาสตร์ฯ ในภาพรวม



จากผลการสำรวจความคิดเห็นต่อการดำเนินงานตามแผนยุทธศาสตร์ฯ ในภาพรวมพบว่า การปรับปรุงประสิทธิภาพระบบโลจิสติกส์ในภาคการผลิต (Business Logistics Improvement) ของประเทศไทยในระยะ 5 ปีที่ผ่านมา มีการพัฒนาอยู่ในระดับปานกลางถึงดี โดยเห็นได้จากผู้ประกอบการในภาคการผลิตมีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับความสำคัญของเรื่องโลจิสติกส์เพิ่มขึ้น และมีความสามารถในการตอบสนองความต้องการของลูกค้าเพิ่มขึ้นทั้งนี้ส่วนหนึ่งเนื่องมาจากผู้ประกอบการบางส่วนรู้จักประยุกต์ใช้เทคนิคการบริหารจัดการโลจิสติกส์ที่ทันสมัย มีความสามารถในการตรวจสอบและติดตามสถานะการขนส่งหรือการเคลื่อนย้ายสินค้า ตลอดจนมีความร่วมมือในการบริหารจัดการโลจิสติกส์ตลอดห่วงโซ่อุปทาน ซึ่งอย่างไรก็ดียังคงต้องมีการพัฒนาอย่างต่อเนื่องต่อไป

การเพิ่มประสิทธิภาพระบบขนส่งและโลจิสติกส์ (Transport and Logistics Network Optimization) ของประเทศไทย มีการพัฒนาอยู่ในระดับปานกลาง โดยเห็นได้จากปริมาณและคุณภาพของโครงสร้างพื้นฐานและการให้บริการด้านการขนส่งในภาพรวมทั้งทางถนน ทางน้ำและทางอากาศเพิ่มขึ้น แต่ทางรถไฟยังต้องเร่งพัฒนา ซึ่งส่งผลกระทบต่อการพัฒนาและเชื่อมโยงระบบการขนส่งสินค้าหลายรูปแบบต่อเนื่อง (Multimodal Transportation) นอกจากนั้นมิได้มีโครงข่ายการขนส่งภายในประเทศที่เชื่อมโยงสู่ชายแดนและประตูการค้าที่มีประสิทธิภาพ

การพัฒนาธุรกิจโลจิสติกส์ (Logistics Service Internationalization) ของประเทศไทยอยู่ในระดับปานกลาง โดยเห็นได้จากสถานประกอบการมีพฤติกรรมหันมาใช้บริการผู้ให้บริการโลจิสติกส์เพิ่มขึ้น

(Outsource) ในขณะที่ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทยให้บริการที่มีคุณภาพและมาตรฐานในระดับสากลมากขึ้น ซึ่งสร้างความพึงพอใจให้กับลูกค้ามากขึ้นตามมา นอกจากนั้นเริ่มมีธุรกิจให้บริการโลจิสติกส์เฉพาะด้านที่ตรงตามความต้องการของลูกค้าเพิ่มมากขึ้น อย่างไรก็ตาม วัฏจักรความสามารถในการแข่งขันของผู้ให้บริการทั้งรายใหญ่และรายเล็กของไทยยังไม่สามารถให้บริการที่ดีกว่าผู้ให้บริการต่างชาติอย่างมีนัยสำคัญ

การปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้า (Trade Facilitation Enhancement) ของประเทศไทย มีการพัฒนาอยู่ในระดับปานกลาง โดยเห็นได้จากกระบวนการอำนวยความสะดวกทางการค้าของไทยมีประสิทธิภาพมากขึ้น ทั้งในมิติด้านระยะเวลาในการดำเนินเอกสาร ค่าใช้จ่ายของผู้ประกอบการ และจำนวนแบบฟอร์มเอกสารที่ใช้ในกระบวนการทำธุรกรรมเพื่อการส่งออก-นำเข้าซึ่งลดลงโดยทั้งหมดรวมทั้งระยะเวลาและค่าใช้จ่ายของผู้ประกอบการในการขนส่งสินค้าส่งออก-นำเข้าหรือถ่ายลำลดลง ตลอดจนการตรวจสอบ/ตรวจปล่อยสินค้ามีความรวดเร็วมากขึ้น

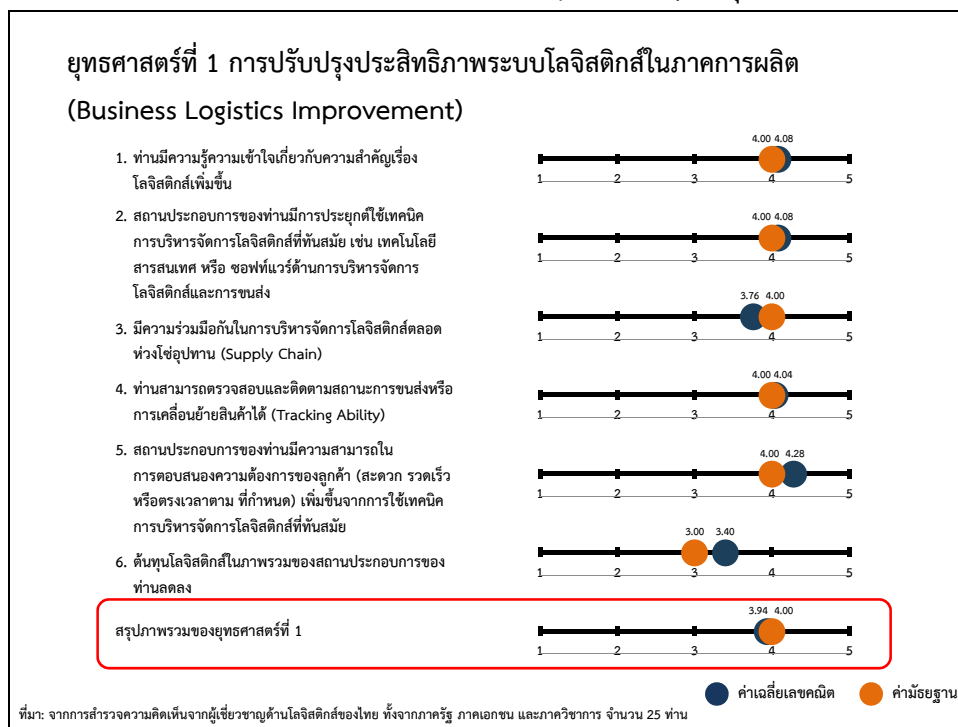
การพัฒนากำลังคนและกลไกการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ (Capacity Building) ของประเทศไทย อยู่ในระดับพอใช้ โดยถึงแม้ว่าสถานประกอบการได้ให้ความสำคัญกับการฝึกอบรมโดยมีการส่งบุคลากรเข้ารับการฝึกอบรมด้านโลจิสติกส์อย่างต่อเนื่อง และมีหลักสูตรการฝึกอบรมที่สอดคล้องกับภาคธุรกิจมากขึ้น แต่อย่างไรก็ดีจำนวนบุคลากรด้านโลจิสติกส์ทั้งเชิงปริมาณและคุณภาพยังไม่เพียงพอและตอบสนองต่อความต้องการของสถานประกอบการ นอกจากนี้สถานประกอบการยังไม่มีสร้างแรงจูงใจด้านรายได้หรืออัตราเงินเดือนแก่บุคลากรด้านโลจิสติกส์เพื่อรักษามูลค่าแรงงานในสาขาวิชาชีพนี้อย่างต่อเนื่อง

5.2.2) ผลการสำรวจความคิดเห็นต่อการดำเนินงานตามแผนยุทธศาสตร์ฯ จำแนกรายยุทธศาสตร์

1) ยุทธศาสตร์ที่ 1 การปรับปรุงประสิทธิภาพระบบโลจิสติกส์ในภาคการผลิต

(1) สถานภาพการพัฒนา

แผนภาพที่ 13: ผลการสำรวจความคิดเห็น (Perception Survey) ต่อยุทธศาสตร์ที่ 1



จากแผนภาพที่ 13 แสดงให้เห็นถึงผลการสำรวจความคิดเห็นของผู้ตอบแบบสอบถามต่อยุทธศาสตร์ที่ 1 การปรับปรุงประสิทธิภาพระบบโลจิสติกส์ในภาคการผลิต (Business Logistics Improvement) โดยสามารถคำนวณคะแนนในภาพรวม ด้วยวิธีหาค่าเฉลี่ยเลขคณิตซึ่งอยู่ที่ 3.94 จากคะแนนเต็ม 5 คะแนน และคะแนนเฉลี่ยโดยใช้วิธีค่ามัธยฐานซึ่งอยู่ที่ 4.00 จากคะแนนเต็ม 5 คะแนน ซึ่งแสดงให้เห็นว่า การปรับปรุงประสิทธิภาพระบบโลจิสติกส์ในภาคการผลิตของประเทศไทยในระยะ 5 ปีที่ผ่านมา มีการพัฒนาอยู่ในระดับปานกลางถึงดี โดยเห็นได้จากผลการสำรวจพบว่า ผู้ประกอบการมีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับความสำคัญของเรื่องโลจิสติกส์เพิ่มขึ้น สถานประกอบการมีการประยุกต์ใช้เทคนิคการบริหารจัดการโลจิสติกส์ที่ทันสมัย เช่น เทคโนโลยีสารสนเทศ หรือ ซอฟต์แวร์ด้านการบริหารจัดการโลจิสติกส์และการขนส่ง และสามารถตรวจสอบและติดตามสถานะการขนส่งหรือการเคลื่อนย้ายสินค้าได้ (Tracking Ability) รวมทั้งมีความสามารถในการตอบสนองความต้องการของลูกค้า (สะดวก รวดเร็ว หรือตรงเวลาตามที่กำหนด) เพิ่มขึ้นจากการใช้เทคนิคการบริหารจัดการโลจิสติกส์ที่ทันสมัย อย่างไรก็ตาม ต้นทุนโลจิสติกส์ในภาพรวมของผู้ประกอบการมีได้ลดลงเท่าที่ควร และยังคงต้องปรับปรุงและพัฒนาแนวทางการสร้างความร่วมมือในการบริหารจัดการโลจิสติกส์ตลอดห่วงโซ่อุปทาน (Supply Chain)

(2) ประเด็นปัญหาและอุปสรรค

1. การพัฒนาโลจิสติกส์ในภาคการผลิตของเอกชนไทยมีความก้าวหน้าน้อย

- ผู้ประกอบการไทยซึ่งเป็น SMEs ส่วนใหญ่ขาดการนำระบบโลจิสติกส์ที่ทันสมัยมาประยุกต์ใช้ในสถานประกอบการ ส่งผลให้ต้นทุนการผลิตทั้งระบบซึ่งรวมถึงภาคเกษตรกรรมมีต้นทุนสูง ส่งผลต่อขีดความสามารถในการแข่งขัน
- ผู้ประกอบการไทยส่วนใหญ่ไม่เข้าใจการสร้างห่วงโซ่อุปทาน (Supply Chain) ทำให้การเอาท์ซอส (Outsource) ไปให้ผู้ประกอบการธุรกิจให้บริการโลจิสติกส์ไทย ซึ่งเป็น SMEs ที่มีการพัฒนาไม่มาก ทำให้ต้นทุนสูง (ยกเว้นผู้ประกอบการข้ามชาติ)
- การบริหารจัดการสินค้าคงคลังของภาคเอกชนไม่มีประสิทธิภาพ มีเพียงผู้ประกอบการที่เป็นธุรกิจข้ามชาติที่นำระบบโลจิสติกส์ในภาคการผลิตเข้ามาใช้ในธุรกิจ ขณะที่ผู้ผู้ประกอบการไทยน้อยรายที่มีการพัฒนาโลจิสติกส์ในภาคการผลิตที่เป็นเลิศ (Best Practice)

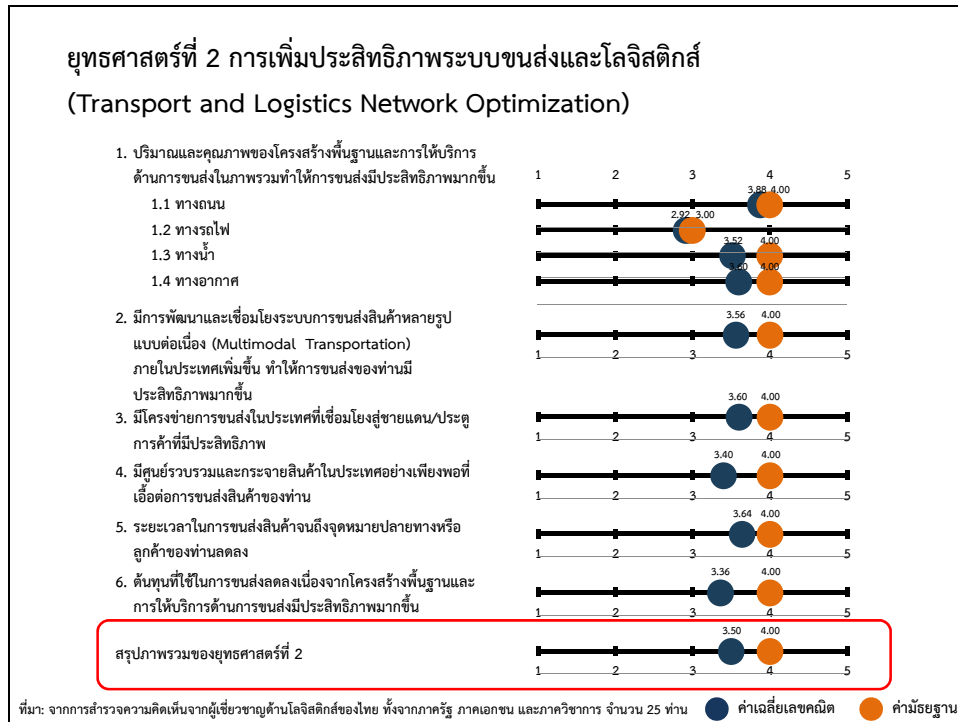
2. ภาครัฐขาดประสิทธิภาพในการพัฒนาต้นทุนโลจิสติกส์ใน SMEs โดยการฝึกอบรมเน้นจำนวนผู้ที่เข้าอบรมมากกว่าเชิงคุณภาพ ขาดการติดตามที่ต่อเนื่อง ส่งผลให้ภาค SMEs ไทยอ่อนแอ

3. การจัดทำตัวเลขต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP ไม่สามารถเป็นเกณฑ์ประเมินที่สะท้อนต้นทุนที่แท้จริงของภาคการผลิต เนื่องจากมิได้จำแนกลักษณะของสินค้าเป็น Product Base และ Area Base ซึ่งภาคธุรกิจต้องการต้นทุนโลจิสติกส์ต่อยอดขายของแต่ละกลุ่มอุตสาหกรรม (Cluster)

2) ยุทธศาสตร์ที่ 2

(1) สถานภาพการพัฒนา

แผนภาพที่ 14: ผลการสำรวจความคิดเห็น (Perception Survey) ต่อยุทธศาสตร์ที่ 2



จากแผนภาพที่ 14 แสดงให้เห็นถึงผลการสำรวจความคิดเห็นของผู้ตอบแบบสอบถามต่อยุทธศาสตร์ที่ 2 การเพิ่มประสิทธิภาพระบบขนส่งและโลจิสติกส์ (Transport and Logistics Network Optimization) โดยสามารถคำนวณคะแนนในภาพรวม ด้วยวิธีหาค่าเฉลี่ยเลขคณิตซึ่งอยู่ที่ 3.50 จากคะแนนเต็ม 5 คะแนน และคะแนนเฉลี่ยโดยใช้วิธีค่ามัธยฐานอยู่ที่ 4.00 จากคะแนนเต็ม 5 คะแนน ซึ่งแสดงให้เห็นว่า การเพิ่มประสิทธิภาพระบบขนส่งและโลจิสติกส์ของประเทศไทยในช่วงเวลาที่ผ่านมา มีการพัฒนาอยู่ในระดับปานกลาง โดยเห็นได้จากผลการสำรวจพบว่า ปริมาณและคุณภาพของโครงสร้างพื้นฐานและการให้บริการด้านการขนส่งในภาพรวม ทั้งทางถนน ทางน้ำ และทางอากาศ มากขึ้น แต่ในขณะที่ทางรถไฟยังต้องเร่งพัฒนา นอกจากนี้ยังมีโครงข่ายการขนส่งในประเทศที่เชื่อมโยงสู่ชายแดน และ/หรือประตูการค้าที่มีประสิทธิภาพ และมีการพัฒนาและเชื่อมโยงระบบการขนส่งสินค้าหลายรูปแบบต่อเนื่อง (Multimodal Transportation) ภายในประเทศเพิ่มขึ้น ทำให้การขนส่งมีประสิทธิภาพมากขึ้น และทำให้ระยะเวลาในการขนส่งสินค้าจนถึงจุดหมายปลายทางหรือลูกค้าของผู้ประกอบการลดลง ส่งผลให้ต้นทุนที่ใช้ในการขนส่งสินค้าลดลง อย่างไรก็ตาม ยังคงต้องสร้างศูนย์รวบรวมและกระจายสินค้าในประเทศเพิ่มขึ้นเพื่อให้เพียงพอต่อความต้องการและเพิ่มประสิทธิภาพของศูนย์รวบรวมและกระจายสินค้าที่มีอยู่ให้เอื้อต่อการขนส่งสินค้า รวมทั้งการพัฒนาระบบรางยังเป็นสิ่งที่ต้องได้รับการแก้ไข

(2) ประเด็นปัญหาและอุปสรรค

1. ด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน

- การพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานของไทยเน้นการพัฒนาทางถนน ทำให้การพัฒนาการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบล่าช้า
- ระบบโลจิสติกส์ของไทยยังอยู่ในระดับพื้นฐานที่เรียกว่า โลจิสติกส์ระดับขนส่ง (Transport Base) การขนส่งส่วนใหญ่ยังเป็นทางถนน ทำให้ต้นทุนโลจิสติกส์ของไทยสูง เนื่องจากการขาดประสิทธิภาพในการพัฒนาของ รพท. และข้อจำกัดด้านสภาพภูมิศาสตร์ กฎระเบียบและการบริหารจัดการของท่าเรือแหลมฉบังและท่าเรือกรุงเทพ

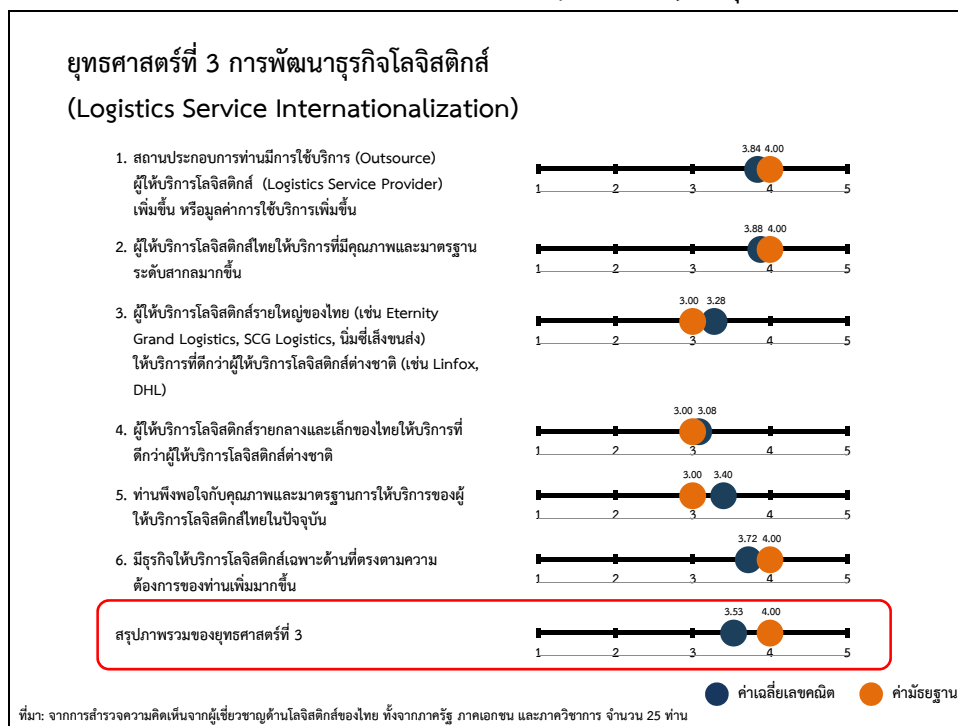
2. ด้านกลไกการขับเคลื่อน

- การไม่เข้าใจถึงการพัฒนาโลจิสติกส์ของภาครัฐ ทำให้เน้นเพียงด้านโครงสร้างพื้นฐาน ในขณะที่ภาครัฐยังไม่สามารถประยุกต์ใช้ศาสตร์โลจิสติกส์ไปสู่การปฏิบัติที่เป็นจริง
- ความล้มเหลวของการขับเคลื่อนขนส่งทางราง ภาครัฐยังขาดรูปแบบที่ชัดเจนในการบริหารจัดการที่จะช่วยลดต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศ
- มีช่องโหว่และคอขวด (Bottle Neck) ในการพัฒนาประสิทธิภาพด้านการขนส่งอยู่ค่อนข้างมาก โดยเฉพาะการพัฒนาของกรมต่างๆ ในสังกัดกระทรวงคมนาคม ซึ่งไม่มีแผนหลักที่เป็น Master Plan ที่จะตอบโจทย์การพัฒนาการขนส่งทางบก ทางน้ำ และทางรางให้สอดคล้องกับช่วงการขนส่ง

3) ยุทธศาสตร์ที่ 3

(1) สถานภาพการพัฒนา

แผนภาพที่ 15: ผลการสำรวจความคิดเห็น (Perception Survey) ต่อยุทธศาสตร์ที่ 3



จากแผนภาพที่ 15 แสดงให้เห็นถึงผลการสำรวจความคิดเห็นของผู้ตอบแบบสอบถามต่อยุทธศาสตร์ที่ 3 การพัฒนาธุรกิจโลจิสติกส์ (Logistics Service Internationalization) โดยสามารถคำนวณคะแนนในภาพรวม ด้วยวิธีหาค่าเฉลี่ยเลขคณิตซึ่งอยู่ที่ 3.53 จากคะแนนเต็ม 5 คะแนน และคะแนนเฉลี่ยโดยใช้วิธีค่ามัธยฐานอยู่ที่ 4.00 จากคะแนนเต็ม 5 คะแนน ซึ่งแสดงให้เห็นว่า การพัฒนาธุรกิจโลจิสติกส์ของประเทศไทยในช่วงเวลาที่ผ่านมามีอยู่ในระดับปานกลาง โดยเห็นได้จากผลการสำรวจพบว่า สถานประกอบการมีการใช้บริการ (Outsource) ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ (Logistics Service Provider) เพิ่มขึ้น หรือมูลค่าการใช้บริการเพิ่มขึ้น ในขณะที่ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทยให้บริการที่มีคุณภาพและมาตรฐานระดับสากลมากขึ้น แต่ยังคงต้องยกระดับคุณภาพและมาตรฐานการให้บริการของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทยให้มากขึ้นเพื่อตอบสนองความต้องการของลูกค้ามากขึ้น นอกจากนี้มีธุรกิจให้บริการโลจิสติกส์เฉพาะด้านที่ตรงตามความต้องการเพิ่มมากขึ้น แต่อย่างไรก็ดี ระดับความสามารถในการแข่งขันของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ทั้งรายใหญ่และรายเล็กของไทยยังไม่สามารถให้บริการที่ดีกว่าผู้ให้บริการต่างชาติอย่างมีนัยสำคัญ

(2) ประเด็นปัญหาและอุปสรรค

1. การดำเนินงานของผู้ประกอบการด้านโลจิสติกส์

- ผู้ให้บริการด้านโลจิสติกส์ (LSPs) ของไทยส่วนใหญ่เป็น SMEs และการรวมตัว (Fragmented) ทำให้ลักษณะการให้บริการไม่ครบวงจร (Integrated Logistics Service) ประกอบกับขาดนวัตกรรมด้าน IT การบริหารจัดการที่เป็นสากล และเข้าถึงแหล่งเงินทุนได้ยาก

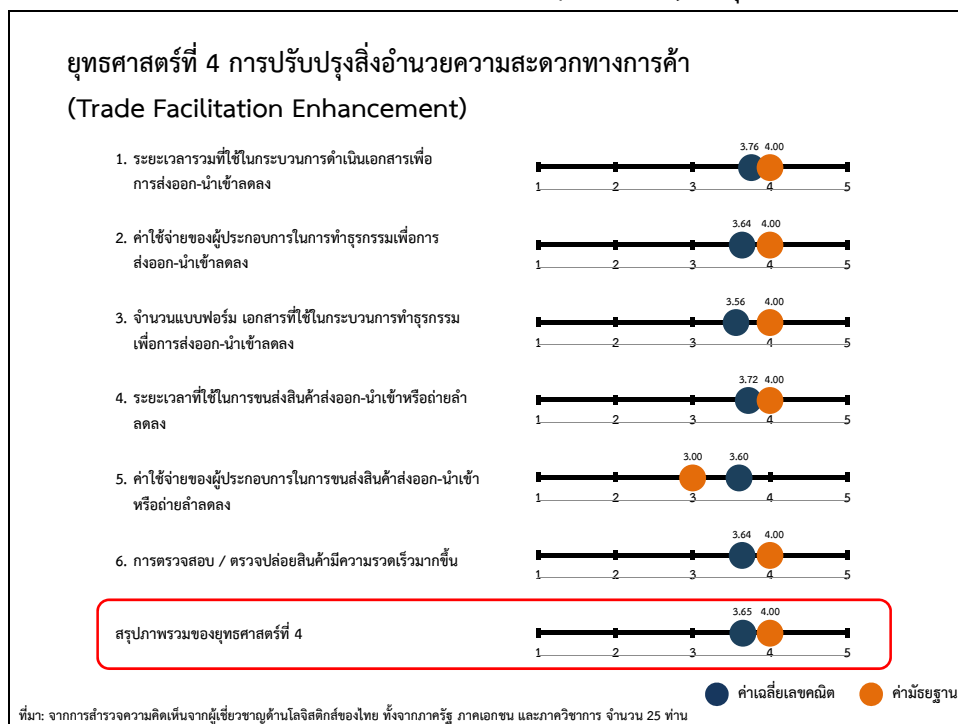
2. การแข่งขันในธุรกิจ

- ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ (LSPs) เผชิญกับการแข่งขันที่ค่อนข้างสูงสำหรับตลาดภายในประเทศ โดยกว่าร้อยละ 50-60 เป็น SMEs ที่อยู่ในภาคขนส่งด้วยรถบรรทุก ซึ่งมีผลต่อต้นทุนและการแข่งขันเชิงราคากับผู้ประกอบการต่างประเทศ
- ขาดเครือข่ายในต่างประเทศ ขาดองค์ความรู้ ขาดการจัดการที่เป็น Best Practice ทำให้เสียเปรียบในการแข่งขันกับธุรกิจต่างชาติ
- LSPs ไทยอาจต้องปิดกิจการหรือถูกควบรวมกับผู้ประกอบการต่างชาติที่พัฒนาดีกว่าไทย หากไม่สามารถพัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขันเพื่อที่จะรองรับการเปิดเสรีภาคบริการโลจิสติกส์ภายใต้กรอบข้อตกลง AEC ในปี ค.ศ. 2013 ได้

4) ยุทธศาสตร์ที่ 4

(1) สถานภาพการพัฒนา

แผนภาพที่ 16: ผลการสำรวจความคิดเห็น (Perception Survey) ต่อยุทธศาสตร์ที่ 4



จากแผนภาพที่ 16 แสดงให้เห็นถึงผลการสำรวจความคิดเห็นของผู้ตอบแบบสอบถามต่อ ยุทธศาสตร์ที่ 4 การปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้า (Trade Facilitation Enhancement) โดย สามารถคำนวณคะแนนในภาพรวม ด้วยวิธีหาค่าเฉลี่ยเลขคณิตซึ่งอยู่ที่ 3.65 จากคะแนนเต็ม 5 คะแนน และคะแนนเฉลี่ยโดยใช้วิธีค่ามัธยฐานอยู่ที่ 4.00 จากคะแนนเต็ม 5 คะแนน ซึ่งแสดงให้เห็นว่า การปรับปรุง ระบบหรือสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้าของประเทศไทยในช่วงเวลาที่ผ่านมา มีการพัฒนาอยู่ในระดับ ปานกลาง โดยเห็นได้จากผลการสำรวจพบว่า ทั้งระยะเวลารวมที่ใช้ในกระบวนการดำเนินเอกสาร ค่าใช้จ่าย ของผู้ประกอบการ และจำนวนแบบฟอร์มเอกสารที่ใช้ในกระบวนการทำธุรกรรมเพื่อการส่งออก-นำเข้านั้น ลดลง นอกจากนี้ระยะเวลาและค่าใช้จ่ายของผู้ประกอบการในการขนส่งสินค้าส่งออก-นำเข้าหรือถ่ายลำ ลดลงเช่นกัน ในขณะที่การตรวจสอบหรือตรวจปล่อยสินค้ามีความรวดเร็วมากขึ้น

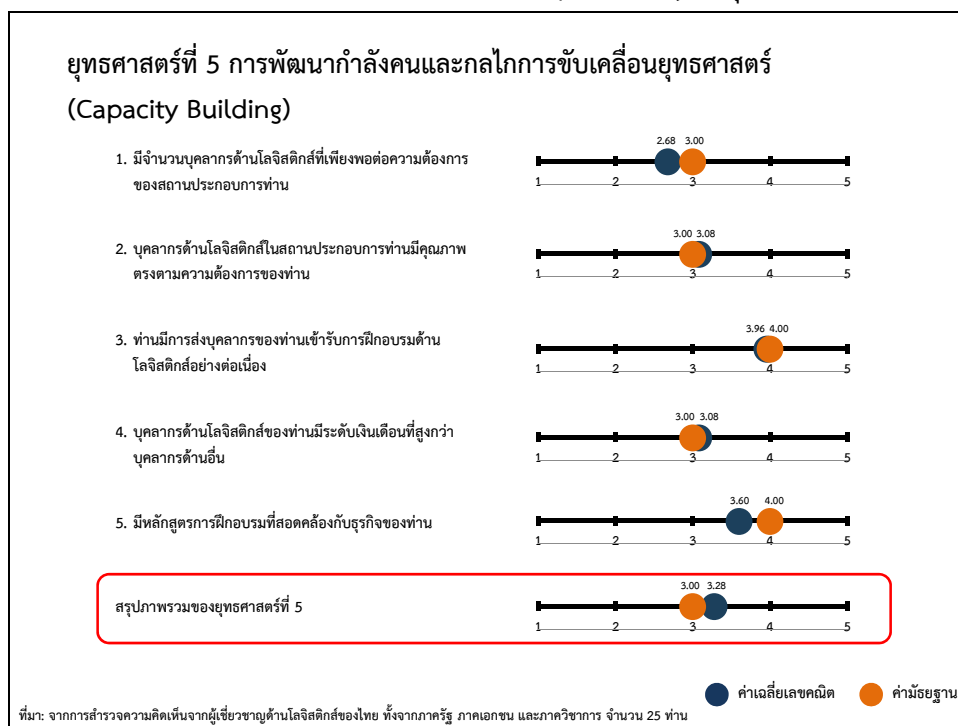
(2) ประเด็นปัญหาและอุปสรรค

1. ขาดหน่วยงานเจ้าภาพหลักที่เหมาะสม ที่มารับผิดชอบในการขับเคลื่อนแผนฯ ไปสู่ การปฏิบัติ และที่ผ่านมามีการเปลี่ยนเจ้าภาพบ่อยครั้ง
2. โครงสร้างด้านกฎหมายและกฎระเบียบ ข้อบังคับของหน่วยงานราชการมีการทับซ้อน และกฎหมายบางฉบับที่เป็นอุปสรรคต่อการพัฒนาโลจิสติกส์ เช่น รัฐธรรมนูญ ฉบับปัจจุบัน มาตรา 190 เกี่ยวกับการทำธุรกรรมด้านขนส่งข้ามแดนต้องผ่านรัฐสภา กฎหมายของกระทรวงพาณิชย์ด้านสินค้าถ่ายลำหรือ Transshipment ไปประเทศที่ 3 ยังต้องการใบอนุญาตนำเข้า กฎหมายกรมเจ้าท่า และกฎหมายของกรมศุลกากรที่เป็นอุปสรรคต่อการขับเคลื่อนโลจิสติกส์ของประเทศ เป็นต้น
3. ขาดการบังคับใช้กฎหมายอย่างจริงจังเพื่อให้เกิดความยุติธรรม

5) ยุทธศาสตร์ที่ 5

(1) สถานภาพการพัฒนา

แผนภาพที่ 17: ผลการสำรวจความคิดเห็น (Perception Survey) ต่อยุทธศาสตร์ที่ 5



จากแผนภาพที่ 17 แสดงให้เห็นถึงผลการสำรวจความคิดเห็นของผู้ตอบแบบสอบถามต่อยุทธศาสตร์ที่ 5 การพัฒนากำลังคนและกลไกการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ (Capacity Building) โดยสามารถคำนวณคะแนนในภาพรวม ด้วยวิธีหาค่าเฉลี่ยเลขคณิตซึ่งอยู่ที่ 3.28 จากคะแนนเต็ม 5 คะแนน และคะแนนเฉลี่ยโดยใช้วิธีค่ามัธยฐานอยู่ที่ 3.00 จากคะแนนเต็ม 5 คะแนน ซึ่งแสดงให้เห็นว่า การพัฒนากำลังคนและกลไกการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ของประเทศไทยในช่วงเวลาที่ผ่านมาอยู่ในระดับพอใช้ โดยเห็นได้จากผลการสำรวจพบว่า ผู้ประกอบการให้ความสำคัญกับการฝึกอบรมโดยมีการส่งบุคลากรเข้ารับการฝึกอบรมด้านโลจิสติกส์อย่างต่อเนื่อง ในขณะที่มีหลักสูตรการฝึกอบรมที่สอดคล้องกับธุรกิจมากขึ้น แต่อย่างไรก็ดี ทั้งปริมาณและคุณภาพของบุคลากรด้านโลจิสติกส์ยังไม่เพียงพอและตรงตามความต้องการของสถานประกอบการ นอกจากนี้สถานประกอบการยังมิได้ให้ความสำคัญกับการสร้างแรงจูงใจด้านรายได้หรืออัตราเงินเดือนแก่บุคลากรด้านโลจิสติกส์มากเท่าใดนัก เพื่อรักษาแรงงานให้ประกอบสาขาวิชาชีพนี้อย่างต่อเนื่อง

(2) ประเด็นปัญหาและอุปสรรค

1. ด้านการผลิตบุคลากรและกระบวนการเรียนการสอน

- การพัฒนากำลังคนที่ผ่านมาเน้นเชิงปริมาณมากกว่าคุณภาพ
- ขาดอาจารย์ที่มีคุณภาพและประสบการณ์

- จำนวนสถาบันการศึกษาในระดับอุดมศึกษาที่เปิดหลักสูตรด้านโลจิสติกส์มีมากกว่าปริมาณความต้องการ อาจนำไปสู่ภาวะบัณฑิตตกงานในอนาคต
- ปัญหาด้านคุณภาพของหลักสูตร ไม่สอดคล้องกับความต้องการของภาคธุรกิจ และไม่ตอบสนองต่อการทำงานได้จริงในเชิงคุณภาพ
- การเทียบโอนคุณวุฒิจำลองสำหรับงานที่เกี่ยวข้องกับโลจิสติกส์ด้านต่างๆ เพื่อยกระดับการศึกษาและเพิ่มค่าจ้าง ยังไม่สามารถทำได้
- ขาดการให้ความสำคัญกับการผลิตบุคลากรระดับอาชีวศึกษา ขาดการสร้างความรู้ความก้าวหน้าในสายอาชีพสำหรับผู้สำเร็จการศึกษาระดับอาชีวศึกษา
- ในระดับอุดมศึกษา ขาดบุคลากรด้านโลจิสติกส์ที่เก่ง มีคุณภาพและสามารถปฏิบัติงานได้จริง

2. ด้านการพัฒนาศักยภาพแรงงาน

- การพัฒนาโลจิสติกส์ของไทยอยู่ในระดับองค์ความรู้ ยังไม่นำไปสู่ภาคการประยุกต์ใช้ในภาคธุรกิจ ไม่นั่นกลุ่มเป้าหมายของบุคคลที่เข้ารับการอบรม
- ขาดประสิทธิภาพในการเผยแพร่และประชาสัมพันธ์ผลงานวิจัยหรือผลงานทางวิชาการ เพื่อการนำไปใช้ประโยชน์ในภาคธุรกิจ
- ขาดแคลนบุคลากรระดับแรงงานทั้งในเชิงปริมาณและคุณภาพ

ตารางที่ 5: ผลการสำรวจความคิดเห็นผู้ประกอบการภาคเอกชนและผู้เชี่ยวชาญด้านโลจิสติกส์ของประเทศไทยจำนวน 25 ท่าน

	ค่าเฉลี่ยเลขคณิต (Mean)		ค่ามัธยฐาน (Median)	
ยุทธศาสตร์ที่ 1 การปรับปรุงประสิทธิภาพระบบโลจิสติกส์ในภาคการผลิต (Business Logistics Improvement)				
1. ท่านมีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับความสำคัญเรื่องโลจิสติกส์เพิ่มขึ้น	4.08	●	4.00	●
2. สถานประกอบการของท่านมีการประยุกต์ใช้เทคนิคการบริหารจัดการโลจิสติกส์ที่ทันสมัย เช่น เทคโนโลยีสารสนเทศ หรือ ซอฟต์แวร์ด้านการบริหารจัดการโลจิสติกส์และการขนส่ง	4.08	●	4.00	●
3. มีความร่วมมือกันในการบริหารจัดการโลจิสติกส์ตลอดห่วงโซ่อุปทาน (Supply Chain)	3.76	●	4.00	●
4. ท่านสามารถตรวจสอบและติดตามสถานะการขนส่งหรือการเคลื่อนย้ายสินค้าได้ (Tracking Ability)	4.04	●	4.00	●
5. สถานประกอบการของท่านมีความสามารถในการตอบสนองความต้องการของลูกค้า (สะดวก รวดเร็ว หรือตรงเวลาตามที่กำหนด) เพิ่มขึ้นจากการใช้เทคนิคการบริหารจัดการโลจิสติกส์ที่ทันสมัย	4.28	●	4.00	●
6. ต้นทุนโลจิสติกส์ในภาพรวมของสถานประกอบการของท่านลดลง	3.40	●	3.00	●
คะแนนเฉลี่ยของยุทธศาสตร์ที่ 1 ในภาพรวม	3.94	●	4.00	●
ยุทธศาสตร์ที่ 2 การเพิ่มประสิทธิภาพระบบขนส่งและโลจิสติกส์ (Transport and Logistics Network Optimization)				
1. ปริมาณและคุณภาพของโครงสร้างพื้นฐาน ทางถนน และการให้บริการด้านการขนส่งในภาพรวมทำให้การขนส่งมีประสิทธิภาพมากขึ้น	3.88	●	4.00	●
2. ปริมาณและคุณภาพของโครงสร้างพื้นฐาน ทางรถไฟ และการให้บริการด้านการขนส่งในภาพรวมทำให้การขนส่งมีประสิทธิภาพมากขึ้น	2.92	●	3.00	●
3. ปริมาณและคุณภาพของโครงสร้างพื้นฐาน ทางน้ำ และการให้บริการด้านการขนส่งในภาพรวมทำให้การขนส่งมีประสิทธิภาพมากขึ้น	3.52	●	4.00	●
4. ปริมาณและคุณภาพของโครงสร้างพื้นฐาน ทางอากาศ และการให้บริการด้านการขนส่งในภาพรวมทำให้การขนส่งมีประสิทธิภาพมากขึ้น	3.60	●	4.00	●
5. มีการพัฒนาและเชื่อมโยงระบบการขนส่งสินค้าหลายรูปแบบต่อเนื่อง (Multimodal Transportation) ภายในประเทศเพิ่มขึ้น ทำให้การขนส่งของท่านมีประสิทธิภาพมากขึ้น	3.56	●	4.00	●
6. มีโครงข่ายการขนส่งในประเทศที่เชื่อมโยงสู่ชายแดน/ประตูการค้าที่มีประสิทธิภาพ	3.60	●	4.00	●
7. มีศูนย์รวบรวมและกระจายสินค้าในประเทศอย่างเพียงพอที่เอื้อต่อการขนส่งสินค้าของท่าน	3.40	●	4.00	●
8. ระยะเวลาในการขนส่งสินค้าจนถึงจุดหมายปลายทางหรือลูกค้าของท่านลดลง	3.64	●	4.00	●
9. ต้นทุนที่ใช้ในการขนส่งสินค้าลดลงเนื่องจากโครงสร้างพื้นฐานและการให้บริการด้านการขนส่งมีประสิทธิภาพมากขึ้น	3.36	●	4.00	●
คะแนนเฉลี่ยของยุทธศาสตร์ที่ 2 ในภาพรวม	3.50	●	4.00	●
ยุทธศาสตร์ที่ 3 การพัฒนาธุรกิจโลจิสติกส์ (Logistics Service Internationalization)				
1. สถานประกอบการท่านมีการใช้บริการ (Outsource) ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ (Logistics Service Provider) เพิ่มขึ้น หรือมูลค่าการใช้บริการเพิ่มขึ้น	3.84	●	4.00	●
2. ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทยให้บริการที่มีคุณภาพและมาตรฐานระดับสากลมากขึ้น	3.88	●	4.00	●

	ค่าเฉลี่ยเลขคณิต (Mean)		ค่ามัธยฐาน (Median)	
3. ผู้ให้บริการโลจิสติกส์รายใหญ่ของไทย (เช่น Eternity Grand Logistics, SCG Logistics, นิมซี่เส่งขนส่ง) ให้บริการที่ดีกว่าผู้ให้บริการโลจิสติกส์ต่างชาติ (เช่น Linfox, DHL)	3.28	●	3.00	●
4. ผู้ให้บริการโลจิสติกส์รายกลางและเล็กของไทยให้บริการที่ดีกว่าผู้ให้บริการโลจิสติกส์ต่างชาติ	3.08	●	3.00	●
5. ท่านพึงพอใจกับคุณภาพและมาตรฐานการให้บริการของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทยในปัจจุบัน	3.40	●	3.00	●
6. มีธุรกิจให้บริการโลจิสติกส์เฉพาะด้านที่ตรงตามความต้องการของท่านเพิ่มมากขึ้น	3.72	●	4.00	●
คะแนนเฉลี่ยของยุทธศาสตร์ที่ 3 ในภาพรวม	3.53	●	4.00	●
ยุทธศาสตร์ที่ 4 การปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้า (Trade Facilitation Enhancement)				
1. ระยะเวลารวมที่ใช้ในกระบวนการดำเนินเอกสารเพื่อการส่งออก-นำเข้าลดลง	3.76	●	4.00	●
2. ค่าใช้จ่ายของผู้ประกอบการในการทำธุรกรรมเพื่อการส่งออก-นำเข้าลดลง	3.64	●	4.00	●
3. จำนวนแบบฟอร์ม เอกสารที่ใช้ในกระบวนการทำธุรกรรมเพื่อการส่งออก-นำเข้าลดลง	3.56	●	4.00	●
4. ระยะเวลาที่ใช้ในการขนส่งสินค้าส่งออก-นำเข้าหรือถ่ายลำลดลง	3.72	●	4.00	●
5. ค่าใช้จ่ายของผู้ประกอบการในการขนส่งสินค้าส่งออก-นำเข้าหรือถ่ายลำลดลง	3.60	●	3.00	●
6. การตรวจสอบ / ตรวจปล่อยสินค้ามีความรวดเร็วมากขึ้น	3.64	●	4.00	●
คะแนนเฉลี่ยของยุทธศาสตร์ที่ 4 ในภาพรวม	3.65	●	4.00	●
ยุทธศาสตร์ที่ 5 การพัฒนากำลังคนและกลไกการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ (Capacity Building)				
1. มีจำนวนบุคลากรด้านโลจิสติกส์ที่เพียงพอต่อความต้องการของสถานประกอบการท่าน	2.68	●	3.00	●
2. บุคลากรด้านโลจิสติกส์ในสถานประกอบการท่านมีคุณภาพตรงตามความต้องการของท่าน	3.08	●	3.00	●
3. ท่านมีการส่งบุคลากรของท่านเข้ารับการฝึกอบรมด้านโลจิสติกส์อย่างต่อเนื่อง	3.96	●	4.00	●
4. บุคลากรด้านโลจิสติกส์ของท่านมีระดับเงินเดือนที่สูงกว่าบุคลากรด้านอื่น	3.08	●	3.00	●
5. มีหลักสูตรการฝึกอบรมที่สอดคล้องกับธุรกิจของท่าน	3.60	●	4.00	●
คะแนนเฉลี่ยของยุทธศาสตร์ที่ 5 ในภาพรวม	3.28	●	3.00	●

ค่าเฉลี่ยเลขคณิต	ช่วงคะแนน	ต่ำกว่า 3.40	ระดับพอใช้	●
(Mean)	ช่วงคะแนน	3.41 – 3.77	ระดับปานกลาง	●
	ช่วงคะแนน	3.78 – 5.00	ระดับดี	●
ค่ามัธยฐาน	ช่วงคะแนน	ต่ำกว่า 3.79	ระดับพอใช้	●
(Median)	ช่วงคะแนน	3.80 – 4.20	ระดับปานกลาง	●
	ช่วงคะแนน	4.21 – 5.00	ระดับดี	●

5.3) ผลการเก็บรวบรวมข้อมูลทุติยภูมิด้านตัวชี้วัดประสิทธิภาพระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย (Thailand's Logistics Performance Indicative Factsheet)

ภาพรวมดัชนีวัดประสิทธิภาพระบบโลจิสติกส์ไทยโดยวัดด้วยต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP ของประเทศ

ตารางที่ 6: ต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP ของประเทศ

ยุทธศาสตร์ที่ 1 การปรับปรุงประสิทธิภาพระบบโลจิสติกส์ในภาคการผลิต (Business Logistics Improvement)						
ตัวชี้วัด	แหล่งข้อมูล	ประเทศ	ปี ค.ศ.			
			2007	2008	2009	2010
1.1) สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP (Logistics Cost to GDP)	สศช.	ไทย	18.8	18.6	(p) 16.8	N/A
		สหรัฐอเมริกา		9.3	7.7	8.3
1.1.1) สัดส่วนต้นทุนค่าขนส่งสินค้าต่อ GDP (Transportation Cost to GDP)	สศช.	ไทย	8.9	9.1	(p) 8.3	N/A
		สหรัฐอเมริกา		5.8	4.9	5.27
1.1.2) สัดส่วนต้นทุนการเก็บรักษาสินค้าคงคลังต่อ GDP (Inventory Holding Cost to GDP)	สศช.	ไทย	8.2	7.8	(p) 7.0	N/A
		สหรัฐอเมริกา		3.1	2.5	2.71
1.1.3) สัดส่วนต้นทุนการบริหารจัดการต่อ GDP (Logistics Administration Cost to GDP)	สศช.	ไทย	1.7	1.7	(p) 1.5	N/A
		สหรัฐอเมริกา		0.4	0.3	0.32

จากตารางที่ 6 แสดงให้เห็นถึงผลการเก็บรวบรวมข้อมูลทุติยภูมิด้านตัวชี้วัดประสิทธิภาพระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยในภาพรวม โดยวัดด้วยต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP ของประเทศ โดยพบว่า ต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP มีแนวโน้มลดลงเล็กน้อย โดยลดลงจากร้อยละ 18.8 ในปี พ.ศ. 2550 เป็นร้อยละ 16.8 ในปี พ.ศ. 2552 โดยโครงสร้างสัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP ประกอบด้วย 3 ส่วนหลัก ได้แก่ (1) สัดส่วนต้นทุนค่าขนส่งสินค้าต่อ GDP (2) สัดส่วนต้นทุนการเก็บรักษาสินค้าคงคลัง และ (3) สัดส่วนต้นทุนการบริหารจัดการต่อ GDP โดยต้นทุนค่าขนส่งต่อ GDP มีสัดส่วนมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 8.9 9.1 และ 8.3 ตามลำดับตั้งแต่ปี พ.ศ. 2550 ถึงปี พ.ศ. 2552 รองลงมาได้แก่ต้นทุนการเก็บรักษาสินค้าคงคลังต่อ GDP โดยมีสัดส่วนร้อยละ 8.2 7.8 และ 7.0 ตามลำดับตั้งแต่ปี พ.ศ. 2550 ถึงปี พ.ศ. 2552 ในขณะที่ต้นทุนการบริหารจัดการต่อ GDP มีสัดส่วนน้อยที่สุด คิดเป็นร้อยละ 1.7 1.7 และ 1.5 ตามลำดับตั้งแต่ปี พ.ศ. 2550 ถึงปี พ.ศ. 2552 และหากเปรียบเทียบกับสัดส่วนต้นทุนต่อ GDP ของประเทศไทยกับประเทศที่มีความก้าวหน้าด้านโลจิสติกส์แล้วดังเช่นประเทศสหรัฐอเมริกาที่มีสัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP อยู่ระหว่าง 1.5 – 1.7 สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP ของประเทศไทยยังถือว่าสูงมาก

ตารางที่ 7: ข้อมูลสถิติภูมิทัศน์ตัวชี้วัดที่เกี่ยวข้องกับยุทธศาสตร์ที่ 1
การปรับปรุงประสิทธิภาพระบบโลจิสติกส์ในภาคการผลิต (Business Logistics Improvement)
ซึ่งเป็นดัชนีชี้วัดประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์รายอุตสาหกรรม จำนวน 14 อุตสาหกรรม ปี พ.ศ. 2554
(เรียงตามลำดับต้นทุนโลจิสติกส์ต่อยอดขายจากน้อยไปมาก)

ยุทธศาสตร์ที่ 1 การปรับปรุงประสิทธิภาพระบบโลจิสติกส์ในภาคการผลิต (Business Logistics Improvement)										
อุตสาหกรรม	Cost per Sales (%)				Time (Days)			Reliability (%)		
	Trans.	WH	Inv	Total	Delivery Cycle	Inv day	Order Cycle	Forecast Accuracy	DIFOT	Rate of Return
ยานยนต์	4.9	1.4	1	7.3	1.17	26.97	29.72	72.7	67.8	2
ถ่านโค้ก ผลิตภัณฑ์จากการถลุงปิโตรเลียม และเชื้อเพลิงปรมาณู	4.6	1.9	3.1	9.6	2.02	13.25	90.83	85.6	79.6	2.1
อุปกรณ์ขนส่งอื่นๆ	3.7	2.1	5	10.8	1.61	55.9	41.05	80.8	85.6	4.6
ผลิตภัณฑ์ยางและพลาสติก	4	1.3	6.4	11.7	1.75	43.61	56.47	88	86	3.5
อุปกรณ์และเครื่องมือทางวิทยุ โทรทัศน์ และการสื่อสาร	2.1	2.5	7.4	12	1.56	37.23	109.4	86.2	90.1	3
อาหารและเครื่องดื่ม	5.5	1.8	4.9	12.2	2	47.4	21.47	85.2	77.5	3.9
กระดาษและผลิตภัณฑ์จากกระดาษ	5.9	1.3	8.5	15.7	1.45	51.17	35.93	78.2	82.2	4.6
เคมีภัณฑ์และผลิตภัณฑ์เคมี	4	1.6	10.8	16.4	1.76	50.49	44.77	84.1	85.6	4.3
เฟอร์นิเจอร์	1.6	4.5	12.2	18.3	1.37	59.35	27.75	79.6	86.4	4.5
โลหะขั้นมูลฐาน	5.7	1.3	14.6	21.6	1.57	61.38	33.58	82.8	85	3.6
สิ่งทอสิ่งถัก	11.5	3.3	5.4	20.2	1.66	53.42	26.89	84.7	81.8	4.2
เครื่องจักรและอุปกรณ์	4.3	7.3	11.2	22.8	1.56	53.35	62.19	83.6	87.1	3.8
เครื่องแต่งกาย	15.4	4.6	4	24	2.42	36.52	12.24	87.2	72.1	3.7
ผลิตภัณฑ์จากแร่โลหะ	4.3	19.7	6.4	30.4	1.47	64.14	36.56	81.5	85.3	3.7

ที่มา: สำนักโลจิสติกส์ กรมอุตสาหกรรมพื้นฐานและการเหมืองแร่ กระทรวงอุตสาหกรรม ร่วมกับ สถาบันวิจัยและให้คำปรึกษาแห่งมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ซึ่งเป็นการจัดเก็บข้อมูลปี พ.ศ. 2554

จากตารางที่ 7 แสดงถึงผลการเก็บรวบรวมข้อมูลสถิติภูมิทัศน์ตัวชี้วัดที่เกี่ยวข้องกับยุทธศาสตร์ที่ 1 การปรับปรุงประสิทธิภาพระบบโลจิสติกส์ในภาคการผลิต (Business Logistics Improvement) โดยแสดงผลการจัดเก็บข้อมูลดัชนีชี้วัดประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์รายอุตสาหกรรม จำนวน 14 อุตสาหกรรม ในปี พ.ศ. 2554 โดยวัดผลการดำเนินงานใน 3 มิติ ประกอบด้วย

(1) ด้านการบริหารต้นทุน (Cost Management) เป็นดัชนีที่แสดงถึงสัดส่วนต้นทุนของกิจกรรมโลจิสติกส์เปรียบเทียบกับยอดขายประจำปีทั้งหมดของกิจการ ซึ่งประกอบด้วย ต้นทุนการ

ขนส่งต่อยอดขาย (Transportation Cost per Sale) ต้นทุนการบริหารคลังสินค้าต่อยอดขาย (Warehouse Cost per Sale) และต้นทุนการถือครองสินค้าต่อยอดขาย (Inventory Cost per Sale)

(2) ด้านเวลา (Lead Time) เป็นดัชนีที่ใช้ข้อมูลด้านระยะเวลาของการเคลื่อนย้ายสินค้าในแต่ละกิจกรรมโลจิสติกส์ ซึ่งประกอบด้วย ระยะเวลาเฉลี่ยการจัดส่งสินค้า (Delivery Cycle) ระยะเวลาเฉลี่ยการเก็บสินค้าสำเร็จรูปอย่างเพียงพอเพื่อตอบสนองความต้องการของลูกค้า (Inventory Day) และระยะเวลาเฉลี่ยการตอบสนองคำสั่งซื้อจากลูกค้า (Order Day)

(3) ด้านความน่าเชื่อถือ (Reliability) เป็นดัชนีที่ใช้วัดความน่าเชื่อถือเกี่ยวกับอัตราความแม่นยำการพยากรณ์ความต้องการของลูกค้า (Forecast Accuracy) การส่งมอบสินค้าและการตอบสนองความต้องการของลูกค้า (Delivered In-Full, On-Time: DIFOT) และอัตราการตีกลับของสินค้า (Rate of Return)

รายละเอียดของดัชนีชี้วัดประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์รายอุตสาหกรรมจำแนกเป็น 14 อุตสาหกรรม เรียงตามลำดับต้นทุนโลจิสติกส์ต่อยอดขายจากน้อยไปมาก ดังนี้

อุตสาหกรรมยานยนต์ รถพ่วงและรถกึ่งพ่วง มีดัชนีต้นทุนต่อยอดขายโดยรวมร้อยละ 7.3 ต้นทุนส่วนใหญ่มาจากต้นทุนการขนส่งต่อยอดขาย ร้อยละ 4.9 รองลงมาคือ ต้นทุนการบริหารคลังสินค้าต่อยอดขาย ร้อยละ 1.4 และ ต้นทุนการถือครองสินค้าต่อยอดขาย ร้อยละ 1 ตามลำดับ มีติด้านเวลา ระยะเวลาเฉลี่ยการจัดส่งสินค้า 1.17 วัน ระยะเวลาเฉลี่ยการเก็บสินค้าสำเร็จรูปอย่างเพียงพอเพื่อตอบสนองความต้องการของลูกค้า 26.97 วัน และระยะเวลาเฉลี่ยการตอบสนองคำสั่งซื้อจากลูกค้า 29.72 วัน มีติด้านความน่าเชื่อถือ ดัชนีความน่าเชื่อถือเกี่ยวกับอัตราความแม่นยำการพยากรณ์ความต้องการของลูกค้า ร้อยละ 72.7 การส่งมอบสินค้าและการตอบสนองความต้องการของลูกค้า ร้อยละ 67.8 และอัตราการตีกลับของสินค้า ร้อยละ 2

อุตสาหกรรมถ่านโค้ก ผลิตภัณฑ์จากการกลั่นปิโตรเลียม และเชื้อเพลิงปรมาณู มีดัชนีต้นทุนต่อยอดขายโดยรวมเป็นร้อยละ 9.6 โดยต้นทุนส่วนใหญ่มาจากต้นทุนการขนส่งต่อยอดขาย ร้อยละ 4.6 รองลงมาคือต้นทุนการถือครองสินค้าต่อยอดขาย ร้อยละ 3.1 และต้นทุนการบริหารคลังสินค้าต่อยอดขาย ร้อยละ 1.9 ตามลำดับ มีติด้านเวลา ระยะเวลาเฉลี่ยการจัดส่งสินค้า 1.45 วัน ระยะเวลาเฉลี่ยการเก็บสินค้าสำเร็จรูปอย่างเพียงพอเพื่อตอบสนองความต้องการของลูกค้า 51.17 วัน และระยะเวลาเฉลี่ยการตอบสนองคำสั่งซื้อจากลูกค้า 35.93 วัน มีติด้านความน่าเชื่อถือ ดัชนีที่ใช้วัดความน่าเชื่อถือเกี่ยวกับอัตราความแม่นยำการพยากรณ์ความต้องการของลูกค้า ร้อยละ 78.2 การส่งมอบสินค้าและการตอบสนองความต้องการของลูกค้า ร้อยละ 82.2 และอัตราการตีกลับของสินค้า ร้อยละ 2.1

อุตสาหกรรมอุปกรณ์ขนส่งอื่นๆ มีดัชนีต้นทุนต่อยอดขายโดยรวมเป็นร้อยละ 10.8 โดยต้นทุนส่วนใหญ่มาจากต้นทุนการถือครองสินค้าต่อยอดขายเป็นร้อยละ 5 รองลงมา คือ ต้นทุนการขนส่งต่อยอดขาย ร้อยละ 3.7 ต้นทุนการบริหารคลังสินค้าต่อยอดขาย ร้อยละ 2.1 ตามลำดับ มีติด้านเวลา ระยะเวลาเฉลี่ยการจัดส่งสินค้า 1.61 วัน ระยะเวลาเฉลี่ยการเก็บสินค้าสำเร็จรูปอย่างเพียงพอเพื่อตอบสนองความต้องการของลูกค้า 55.9 วัน และระยะเวลาเฉลี่ยการตอบสนองคำสั่งซื้อจากลูกค้า 41.05 วัน มีติด้านความน่าเชื่อถือ

ดัชนีความน่าเชื่อถือเกี่ยวกับอัตราความแม่นยำการพยากรณ์ความต้องการของลูกค้า ร้อยละ 80.8 การส่งมอบสินค้าและการตอบสนองความต้องการของลูกค้า ร้อยละ 85.6 และอัตราการตีกลับของสินค้า ร้อยละ 4.6

อุตสาหกรรมผลิตภัณฑ์ยางและผลิตภัณฑ์พลาสติก มีดัชนีต้นทุนต่อยอดขายโดยรวมเป็นร้อยละ 11.7 โดยต้นทุนส่วนใหญ่มาจากต้นทุนการถือครองสินค้าต่อยอดขาย ร้อยละ 10.8 รองลงมาคือ ต้นทุนการขนส่งต่อยอดขายเป็นร้อยละ 4 ต้นทุนการบริหารคลังสินค้าต่อยอดขายเป็นร้อยละ 1.3 ตามลำดับ มิติด้านเวลา ระยะเวลาเฉลี่ยการจัดส่งสินค้า 1.75 วัน ระยะเวลาเฉลี่ยการเก็บสินค้าสำเร็จรูปอย่างเพียงพอเพื่อตอบสนองความต้องการของลูกค้า 43.61 วัน และระยะเวลาเฉลี่ยการตอบสนองคำสั่งซื้อจากลูกค้า 56.47 วัน มิติด้านความน่าเชื่อถือ ดัชนีความน่าเชื่อถือเกี่ยวกับอัตราความแม่นยำการพยากรณ์ความต้องการของลูกค้า ร้อยละ 88 การส่งมอบสินค้าและการตอบสนองความต้องการของลูกค้า ร้อยละ 86 และอัตราการตีกลับของสินค้า ร้อยละ 3.5

อุตสาหกรรมอุปกรณ์และเครื่องมือทางวิทยุ โทรทัศน์ และการสื่อสาร มีดัชนีต้นทุนต่อยอดขายโดยรวมเป็นร้อยละ 12 โดยต้นทุนส่วนใหญ่มาจากต้นทุนการถือครองสินค้าต่อยอดขาย ร้อยละ 7.4 รองลงมาคือ ต้นทุนการบริหารคลังสินค้าต่อยอดขาย ร้อยละ 2.5 และต้นทุนการขนส่งต่อยอดขาย ร้อยละ 2.1 ตามลำดับ มิติด้านเวลา ระยะเวลาเฉลี่ยการจัดส่งสินค้า 1.56 วัน ระยะเวลาเฉลี่ยการเก็บสินค้าสำเร็จรูปอย่างเพียงพอเพื่อตอบสนองความต้องการของลูกค้า 37.23 วัน และระยะเวลาเฉลี่ยการตอบสนองคำสั่งซื้อจากลูกค้า 109.4 วัน มิติด้านความน่าเชื่อถือ ดัชนีความน่าเชื่อถือเกี่ยวกับอัตราความแม่นยำการพยากรณ์ความต้องการของลูกค้า ร้อยละ 86.2 การส่งมอบสินค้าและการตอบสนองความต้องการของลูกค้า ร้อยละ 90.1 และอัตราการตีกลับของสินค้า ร้อยละ 3

อุตสาหกรรมอาหารและเครื่องดื่ม มีดัชนีต้นทุนต่อยอดขายโดยรวมเป็นร้อยละ 12.2 โดยต้นทุนส่วนใหญ่มาจากต้นทุนการขนส่งต่อยอดขายซึ่งเป็นร้อยละ 5.5 รองลงมา คือ ต้นทุนการถือครองสินค้าต่อยอดขาย ร้อยละ 4.9 และต้นทุนการบริหารคลังสินค้าต่อยอดขาย ร้อยละ 1.8 ตามลำดับ มิติด้านเวลา ระยะเวลาเฉลี่ยการตอบสนองคำสั่งซื้อจากลูกค้า 2 วัน ระยะเวลาเฉลี่ยการจัดส่งสินค้า 47.4 วัน และระยะเวลาเฉลี่ยการเก็บสินค้าสำเร็จรูปอย่างเพียงพอเพื่อตอบสนองความต้องการของลูกค้า 21.47 วัน มิติด้านความน่าเชื่อถือ อัตราความแม่นยำการพยากรณ์ความต้องการของลูกค้า ร้อยละ 85.2 การส่งมอบสินค้าและการตอบสนองความต้องการของลูกค้า ร้อยละ 77.5 และอัตราการถูกตีกลับของสินค้า ร้อยละ 3.9

อุตสาหกรรมกระดาษและผลิตภัณฑ์จากกระดาษ มีดัชนีต้นทุนต่อยอดขายโดยรวมเป็นร้อยละ 15.7 โดยต้นทุนส่วนใหญ่มาจากต้นทุนการถือครองสินค้าต่อยอดขายเป็นร้อยละ 8.5 รองลงมาคือ ต้นทุนการขนส่งต่อยอดขายร้อยละ 5.9 และต้นทุนการบริหารคลังสินค้าต่อยอดขายร้อยละ 1.3 ตามลำดับ มิติด้านเวลา ระยะเวลาเฉลี่ยการจัดส่งสินค้า 1.45 วัน ระยะเวลาเฉลี่ยการเก็บสินค้าสำเร็จรูปอย่างเพียงพอเพื่อตอบสนองความต้องการของลูกค้า 51.17 วัน และระยะเวลาเฉลี่ยการตอบสนองคำสั่งซื้อจากลูกค้า 35.93 วัน มิติด้านความน่าเชื่อถือ ดัชนีที่ใช้วัดความน่าเชื่อถือเกี่ยวกับอัตราความแม่นยำการพยากรณ์ความ

ต้องการของลูกค้า ร้อยละ 78.2 การส่งมอบสินค้าและการตอบสนองความต้องการของลูกค้า ร้อยละ 82.2 และอัตราการตีกลับของสินค้า ร้อยละ 4.6

อุตสาหกรรมเคมีภัณฑ์และผลิตภัณฑ์เคมี มีดัชนีต้นทุนต่อยอดขายโดยรวมเป็นร้อยละ 16.4 โดยต้นทุนส่วนใหญ่มาจากต้นทุนการถือครองสินค้าต่อยอดขาย ร้อยละ 10.8 รองลงมาคือ ต้นทุนการขนส่งต่อยอดขาย ร้อยละ 4 และต้นทุนการบริหารคลังสินค้าต่อยอดขาย ร้อยละ 1.6 ตามลำดับ มิติด้านเวลา ระยะเวลาเฉลี่ยการจัดส่งสินค้า 1.76 วัน ระยะเวลาเฉลี่ยการเก็บสินค้าสำเร็จรูปอย่างเพียงพอเพื่อตอบสนองความต้องการของลูกค้า 50.49 วัน และระยะเวลาเฉลี่ยการตอบสนองคำสั่งซื้อจากลูกค้า 44.77 วัน มิติด้านความน่าเชื่อถือ ดัชนีความน่าเชื่อถือเกี่ยวกับอัตราความแม่นยำการพยากรณ์ความต้องการของลูกค้า ร้อยละ 84.1 การส่งมอบสินค้าและการตอบสนองความต้องการของลูกค้า ร้อยละ 85.6 และอัตราการตีกลับของสินค้า ร้อยละ 4.3

อุตสาหกรรมเฟอร์นิเจอร์ มีดัชนีต้นทุนต่อยอดขายโดยรวมเป็นร้อยละ 18.3 โดยต้นทุนส่วนใหญ่มาจากต้นทุนการถือครองสินค้าต่อยอดขายซึ่งเป็นร้อยละ 12.2 รองลงมาคือ ต้นทุนการบริหารคลังสินค้าต่อยอดขาย ร้อยละ 4.5 ต้นทุนการขนส่งต่อยอดขาย ร้อยละ 1.6 ตามลำดับ มิติด้านเวลา ระยะเวลาเฉลี่ยการจัดส่งสินค้า 1.37 วัน ระยะเวลาเฉลี่ยการเก็บสินค้าสำเร็จรูปอย่างเพียงพอเพื่อตอบสนองความต้องการของลูกค้า 59.35 วัน และระยะเวลาเฉลี่ยการตอบสนองคำสั่งซื้อจากลูกค้า 27.75 วัน มิติด้านความน่าเชื่อถือ เป็นดัชนีที่ใช้วัดความน่าเชื่อถือเกี่ยวกับอัตราความแม่นยำการพยากรณ์ความต้องการของลูกค้า ร้อยละ 79.6 การส่งมอบสินค้าและการตอบสนองความต้องการของลูกค้า ร้อยละ 86.4 และอัตราการตีกลับของสินค้า ร้อยละ 4.5

อุตสาหกรรมโลหะขั้นมูลฐาน มีดัชนีต้นทุนต่อยอดขายโดยรวมเป็นร้อยละ 21.6 โดยต้นทุนส่วนใหญ่มาจากต้นทุนการถือครองสินค้าต่อยอดขาย ร้อยละ 14.6 รองลงมาคือ ต้นทุนการขนส่งต่อยอดขาย ร้อยละ 5.7 ต้นทุนการบริหารคลังสินค้าต่อยอดขาย ร้อยละ 1.3 ตามลำดับ มิติด้านเวลา ระยะเวลาเฉลี่ยการจัดส่งสินค้า 1.57 วัน ระยะเวลาเฉลี่ยการเก็บสินค้าสำเร็จรูปอย่างเพียงพอเพื่อตอบสนองความต้องการของลูกค้า 61.38 วัน และระยะเวลาเฉลี่ยการตอบสนองคำสั่งซื้อจากลูกค้า 33.58 วัน มิติด้านความน่าเชื่อถือ ดัชนีความน่าเชื่อถือเกี่ยวกับอัตราความแม่นยำการพยากรณ์ความต้องการของลูกค้า ร้อยละ 82.8 การส่งมอบสินค้าและการตอบสนองความต้องการของลูกค้า ร้อยละ 85 และอัตราการตีกลับของสินค้า ร้อยละ 3.6

อุตสาหกรรมสิ่งทอ สิ่งถัก มีดัชนีต้นทุนต่อยอดขายโดยรวมเป็นร้อยละ 20.2 โดยต้นทุนส่วนใหญ่มาจากต้นทุนการขนส่งต่อยอดขาย ร้อยละ 11.5 รองลงมาคือ ต้นทุนการถือครองสินค้าต่อยอดขาย ร้อยละ 5.4 และต้นทุนการบริหารคลังสินค้าต่อยอดขาย ร้อยละ 3.3 ตามลำดับ มิติด้านเวลา ดัชนีระยะเวลาเฉลี่ยการจัดส่งสินค้า 1.66 วัน ระยะเวลาเฉลี่ยการเก็บสินค้าสำเร็จรูปอย่างเพียงพอเพื่อตอบสนองความต้องการของลูกค้า 53.42 วัน และระยะเวลาเฉลี่ยการตอบสนองคำสั่งซื้อจากลูกค้า 26.89 วัน มิติด้านความน่าเชื่อถือ เป็นดัชนีที่ใช้วัดความน่าเชื่อถือเกี่ยวกับอัตราความแม่นยำการพยากรณ์ความต้องการของลูกค้า ร้อยละ 84.7 การส่งมอบสินค้าและการตอบสนองความต้องการของลูกค้า ร้อยละ 81.8 และอัตราการตีกลับของสินค้า ร้อยละ 4.2

อุตสาหกรรมเครื่องจักรและอุปกรณ์ มีดัชนีต้นทุนต่อยอดขายโดยรวมเป็นร้อยละ 22.8 โดยต้นทุนส่วนใหญ่มาจากต้นทุนการถือครองสินค้าต่อยอดขาย เป็นร้อยละ 11.2 รองลงมาคือ การบริการคลังสินค้าต่อยอดขาย เป็นร้อยละ 7.3 และต้นทุนการขนส่งต่อยอดขาย เป็นร้อยละ 4.3 ต้นทุน ตามลำดับ มิติด้านเวลา ระยะเวลาเฉลี่ยการจัดส่งสินค้า 1.56 วันระยะเวลาเฉลี่ยการเก็บสินค้าสำเร็จรูปอย่างเพียงพอเพื่อตอบสนองความต้องการของลูกค้า 53.35 วัน และระยะเวลาเฉลี่ยการตอบสนองคำสั่งซื้อจากลูกค้า 62.19 วัน มิติด้านความน่าเชื่อถือ ดัชนีความน่าเชื่อถือเกี่ยวกับอัตราความแม่นยำการพยากรณ์ความต้องการของลูกค้า ร้อยละ 83.6 การส่งมอบสินค้าและการตอบสนองความต้องการของลูกค้า ร้อยละ 87.1 และอัตราการตีกลับของสินค้า ร้อยละ 3.8

อุตสาหกรรมเครื่องแต่งกาย มีดัชนีต้นทุนต่อยอดขายโดยรวมเป็นร้อยละ 24 โดยต้นทุนส่วนใหญ่มาจากต้นทุนการขนส่งต่อยอดขาย ร้อยละ 15.4 รองลงมาคือ ต้นทุนการบริหารคลังสินค้าต่อยอดขาย ร้อยละ 4.6 และ ต้นทุนการถือครองสินค้าต่อยอดขาย ร้อยละ 4 ตามลำดับ มิติด้านเวลา ระยะเวลาเฉลี่ยการจัดส่งสินค้า 2.42 วันและระยะเวลาเฉลี่ยการเก็บสินค้าสำเร็จรูปอย่างเพียงพอเพื่อตอบสนองความต้องการของลูกค้า 36.52 วัน และระยะเวลาเฉลี่ยการตอบสนองคำสั่งซื้อจากลูกค้า 12.24 วัน มิติด้านความน่าเชื่อถือ เป็นดัชนีที่ใช้วัดความน่าเชื่อถือเกี่ยวกับอัตราความแม่นยำการพยากรณ์ความต้องการของลูกค้า ร้อยละ 87.2 การส่งมอบสินค้าและการตอบสนองความต้องการของลูกค้า ร้อยละ 72.1 และอัตราการตีกลับของสินค้า ร้อยละ 3.7

อุตสาหกรรมผลิตภัณฑ์จากแร่โลหะ มีดัชนีต้นทุนต่อยอดขายโดยรวมเป็นร้อยละ 30.4 โดยต้นทุนส่วนใหญ่มาจากต้นทุนการบริหารคลังสินค้าต่อยอดขาย ร้อยละ 19.7 รองลงมาคือ ต้นทุนการถือครองสินค้าต่อยอดขาย ร้อยละ 6.4 และต้นทุนการขนส่งต่อยอดขาย ร้อยละ 4.3 ตามลำดับ มิติด้านเวลา ระยะเวลาเฉลี่ยการจัดส่งสินค้า 1.47 วัน ระยะเวลาเฉลี่ยการเก็บสินค้าสำเร็จรูปอย่างเพียงพอเพื่อตอบสนองความต้องการของลูกค้า 64.14 วัน และระยะเวลาเฉลี่ยการตอบสนองคำสั่งซื้อจากลูกค้า 36.56 วัน มิติด้านความน่าเชื่อถือ เป็นดัชนีที่ใช้วัดความน่าเชื่อถือเกี่ยวกับอัตราความแม่นยำการพยากรณ์ความต้องการของลูกค้า ร้อยละ 81.5 การส่งมอบสินค้าและการตอบสนองความต้องการของลูกค้า ร้อยละ 85.3 และอัตราการตีกลับของสินค้า ร้อยละ 3.7

หากผู้ประกอบการในแต่ละอุตสาหกรรมเป้าหมายทั้ง 14 อุตสาหกรรมดังกล่าวให้ความสำคัญกับการพัฒนาและปรับปรุงประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์เพื่อศักยภาพในการแข่งขันของธุรกิจตนตามดัชนีชี้วัดดังกล่าว ก็จะเป็นแนวทางในการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน สามารถตอบสนองความต้องการของลูกค้า และลดต้นทุนรวมด้านโลจิสติกส์ให้อยู่ในระดับที่สามารถแข่งขันได้อย่างยั่งยืนในอนาคต อย่างไรก็ตามเนื่องจากภาครัฐมีการจัดเก็บข้อมูลดัชนีชี้วัดประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์สำหรับภาคอุตสาหกรรมจำนวน 14 อุตสาหกรรมนี้เพียงปีเดียวคือ ปี พ.ศ. 2553 ดังนั้นจึงไม่สามารถทำการเปรียบเทียบเพื่อทราบถึงอัตราการเติบโตหรือความก้าวหน้าได้ เช่นเดียวกับการไม่สามารถนำมาเปรียบเทียบระหว่างอุตสาหกรรมได้ เนื่องจากแต่ละอุตสาหกรรมมีลักษณะแตกต่างกัน ดังนั้น การจะให้ได้มาซึ่งการเปรียบเทียบประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์

เพื่อที่จะวิเคราะห์ถึงการพัฒนาประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์นั้น จำเป็นต้องมีการจัดเก็บข้อมูลมากกว่า 1 ปี
ซึ่งภาครัฐควรดำเนินการจัดเก็บข้อมูลอย่างต่อเนื่องต่อไป

ตารางที่ 8: ข้อมูลสถิติภูมิทัศน์ตัวชี้วัดที่เกี่ยวข้องกับยุทธศาสตร์ที่ 2

การเพิ่มประสิทธิภาพระบบขนส่งและโลจิสติกส์ (Transport and Logistics Network Optimization)

ยุทธศาสตร์ที่ 2 การเพิ่มประสิทธิภาพระบบขนส่งและโลจิสติกส์ (Transport and Logistics Network Optimization)					
ตัวชี้วัด	แหล่งข้อมูล	ปี ค.ศ.			
		2007	2008	2009	2010
2.1) สัดส่วนต้นทุนค่าขนส่งสินค้าต่อ GDP	สศช.				
2.1.1) ทางถนน		4.5	4.7	(p)4.3	N/A
2.1.2) ทางราง		0.025	0.021	0.020	N/A
2.1.3) ทางน้ำ		1.9	1.9	1.8	N/A
2.1.4) ทางอากาศ		0.3	0.4	0.2	N/A
2.2) ปริมาณการขนส่งสินค้าภายในประเทศ จำแนกตามรูปแบบการขนส่ง (陸上)	ก.คมนาคม	517.8	515	505.8	N/A
อัตราการขยายตัว (%)		0.1	3.5	-1.8	N/A
2.2.1) ทางถนน	ก.คมนาคม	428.1	424.5	423.7	N/A
สัดส่วน (%)		82.68	82.43	83.77	N/A
อัตราการขยายตัว (%)		0.1	-0.8	-0.2	N/A
2.2.2) ทางราง	ก.คมนาคม	11.1	12.8	11.1	N/A
สัดส่วน (%)		2.14	2.49	2.19	N/A
อัตราการขยายตัว (%)		-4.5	15.8	-13.1	N/A
2.2.3) ทางชายฝั่งทะเล	ก.คมนาคม	30.7	29.9	29.3	N/A
สัดส่วน (%)		5.93	5.8	5.79	N/A
อัตราการขยายตัว (%)		2.6	-2.6	-2.1	N/A
2.2.4) ทางน้ำภายในประเทศ	ก.คมนาคม	47.8	47.7	41.6	N/A
สัดส่วน (%)		9.23	9.26	8.22	N/A
อัตราการขยายตัว (%)		53.7	-0.1	-12.8	N/A
2.2.5) ทางอากาศ	ก.คมนาคม	0.11	0.1	0.1	N/A
สัดส่วน (%)		0.0002	0.0002	0.0002	N/A
อัตราการขยายตัว (%)		-9.8	-3.6	-2.8	N/A
2.3) ปริมาณการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ จำแนกตามรูปแบบการขนส่ง (陸上)	ก.คมนาคม	206.7	210	204.1	N/A
2.3.1) ทางถนน	ก.คมนาคม	11.2	16.1	21.3	N/A
สัดส่วน (%)		5.42	7.67	10.43	N/A
อัตราการขยายตัว (%)		-	44.2	32	N/A
2.3.2) ทางราง	ก.คมนาคม	0.76	0.37	0.19	N/A
สัดส่วน (%)		0.37	0.18	0.09	N/A
อัตราการขยายตัว (%)		-	-52	-48.6	N/A
2.3.3) ทางเรือระหว่างประเทศ	ก.คมนาคม	194.6	193.3	182.4	N/A
สัดส่วน (%)		94.15	92.05	89.37	N/A
อัตราการขยายตัว (%)		-	-0.7	-5.6	N/A
2.3.4) ทางอากาศ	ก.คมนาคม	0.22	0.24	0.21	N/A
สัดส่วน (%)		0.1	0.1	0.1	N/A
อัตราการขยายตัว (%)		-	8.5	-15.2	N/A

ยุทธศาสตร์ที่ 2 การเพิ่มประสิทธิภาพระบบขนส่งและโลจิสติกส์ (Transport and Logistics Network Optimization)					
2.4) ความเพียงพอและคุณภาพของโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งและการสื่อสารในภาพรวม (Transport and Communications Infrastructure) ภายใต้ดัชนีชี้วัดความสามารถในการอำนวยความสะดวกทางการค้า (ETI) ของ WEF ปี 2008 และ 2010 (จากทั้งหมด 125 ประเทศ)	ประเทศ (เรียงตามอันดับปี 2010)	2008		2010	
		Rank	Score (1-7)	Rank	Score (1-7)
	ฮ่องกง	4	5.66	5	5.79
	สิงคโปร์	7	5.53	7	5.74
	เกาหลีใต้	19	5.23	15	5.37
	มาเลเซีย	27	4.62	24	4.95
	ไทย	41	3.93	40	4.19
	จีน	36	4.15	43	4.13
	เวียดนาม	75	3.08	68	3.62
	ฟิลิปปินส์	83	2.95	83	3.31
	อินโดนีเซีย	74	3.13	85	3.28
	กัมพูชา	105	2.48	116	2.53
2.4.1) ความเพียงพอและคุณภาพของโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งในประเทศ (Availability and Quality of Transport Infrastructure) ภายใต้ดัชนีชี้วัดความสามารถในการอำนวยความสะดวกทางการค้า (ETI) ของ WEF ปี 2008 และ 2010 (จากทั้งหมด 125 ประเทศ)	ประเทศ (เรียงตามอันดับปี 2010)	2008		2010	
		Rank	Score (1-7)	Rank	Score (1-7)
	สิงคโปร์	13	5.21	7	6.04
	ฮ่องกง	14	5.18	8	6.02
	มาเลเซีย	22	5.00	13	5.88
	เกาหลีใต้	30	4.60	24	5.37
	ไทย	29	4.62	40	4.98
	จีน	36	4.42	57	4.30
	อินโดนีเซีย	86	3.28	80	3.74
	เวียดนาม	100	2.81	103	3.21
	ฟิลิปปินส์	88	3.23	106	3.09
	กัมพูชา	98	2.81	115	2.84
2.4.2) ความเพียงพอและการใช้งานของระบบเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร (Availability and Use of ICTs) ภายใต้ดัชนีชี้วัดความสามารถในการอำนวยความสะดวกทางการค้า (ETI) ของ WEF ปี 2008 และ 2010 (จากทั้งหมด 125 ประเทศ)	ประเทศ (เรียงตามอันดับปี 2010)	2008		2010	
		Rank	Score (1-7)	Rank	Score (1-7)
	ฮ่องกง	6	5.84	2	5.95
	เกาหลีใต้	8	5.78	6	5.80
	สิงคโปร์	22	5.22	16	5.35
	มาเลเซีย	41	3.64	43	3.94
	เวียดนาม	71	2.54	59	3.27
	จีน	55	2.92	70	3.09
	ไทย	64	2.70	73	2.98
	ฟิลิปปินส์	80	2.34	87	2.61
	อินโดนีเซีย	87	2.17	90	2.52
	กัมพูชา	112	1.69	117	1.79

ยุทธศาสตร์ที่ 2 การเพิ่มประสิทธิภาพระบบขนส่งและโลจิสติกส์ (Transport and Logistics Network Optimization)					
2.5) โครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งและเทคโนโลยีสารสนเทศ (Infrastructure) ภายใต้ดัชนีชี้วัดขีดความสามารถด้านโลจิสติกส์ (LPI) ของ World Bank (จากทั้งหมด 155 ประเทศ)	ประเทศ (เรียงตามอันดับปี 2010)	2007		2010	
		Rank	Score (1-5)	Rank	Score (1-5)
	สิงคโปร์	2	4.27	4	4.22
	ฮ่องกง	8	4.06	13	4
	เกาหลีใต้	28	3.22	26	3.33
	จีน	30	3.2	27	3.54
	มาเลเซีย	28	3.33	28	3.5
	ไทย	32	3.16	36	3.16
	ฟิลิปปินส์	86	2.26	64	2.57
	เวียดนาม	60	2.5	66	2.56
	อินโดนีเซีย	45	2.83	69	2.54
	กัมพูชา	81	2.3	114	2.12
	ลาว	121	2	132	1.95
	พม่า	145	1.69	134	1.92

จากตารางที่ 8 แสดงให้เห็นถึงผลการเก็บรวบรวมข้อมูลทุติยภูมิด้านตัวชี้วัดที่เกี่ยวข้องกับยุทธศาสตร์ที่ 2 การเพิ่มประสิทธิภาพระบบขนส่งและโลจิสติกส์ (Transport and Logistics Network Optimization) โดยพบว่า สัดส่วนปริมาณการขนส่งภายในประเทศ จำแนกตามรูปแบบการขนส่ง ส่วนใหญ่กระจุกอยู่ที่การขนส่งทางถนนเป็นหลัก คิดเป็นสัดส่วนมากกว่าร้อยละ 80 ในช่วงปี พ.ศ. 2550-2552 มาโดยตลอด โดยในปี พ.ศ. 2550 มีสัดส่วนการขนส่งทางถนนคิดเป็นร้อยละ 82.68 เพิ่มขึ้นเป็นร้อยละ 83.77 ในปี พ.ศ. 2552 ซึ่งมีอัตราการขยายตัวเพิ่มขึ้นคิดเป็นร้อยละ 1.3 จากปี พ.ศ. 2550 รูปแบบการขนส่งภายในประเทศที่มีสัดส่วนรองลงมา คือ การขนส่งทางน้ำ การขนส่งทางชายฝั่งทะเล การขนส่งทางราง และการขนส่งทางอากาศ มากตามลำดับ

สัดส่วนปริมาณการขนส่งระหว่างประเทศ จำแนกตามรูปแบบการขนส่ง โดยส่วนใหญ่กระจุกอยู่ที่การขนส่งทางเรือระหว่างประเทศ โดยมีสัดส่วนมากถึงร้อยละ 94.15 ในปี พ.ศ. 2550 อย่างไรก็ตามอัตราการขยายตัวลดลงอย่างต่อเนื่องจากปี พ.ศ. 2550 โดยในปี พ.ศ. 2552 มีสัดส่วนอยู่ที่ร้อยละ 89.37 ซึ่งลดลงจากปี พ.ศ. 2550 ร้อยละ 6.3 รูปแบบการขนส่งที่มีสัดส่วนรองลงมาคือ การขนส่งทางถนนซึ่งมีแนวโน้มเพิ่มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง คือ เพิ่มขึ้นจากร้อยละ 5.42 จากปี พ.ศ. 2550 เป็นร้อยละ 10.43 ในปี พ.ศ. 2552 ส่วนการขนส่งในรูปแบบอื่นที่มีสัดส่วนรองลงมา ได้แก่ การขนส่งทางราง ซึ่งมีอัตราการขยายตัวที่ลดลงอย่างต่อเนื่องในช่วงปี พ.ศ. 2550-2552 และการขนส่งทางอากาศ ตามลำดับ

จากการเก็บข้อมูลภายใต้ดัชนีชี้วัดขีดความสามารถในการอำนวยความสะดวกทางการค้า (ETI) ของ WEF ปี ค.ศ. 2008 และ 2010 พบว่า ความเพียงพอและคุณภาพของโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งและการสื่อสารในภาพรวม (Transport and Communications Infrastructure) ของประเทศไทยนั้นมียอดอันดับและคะแนนที่ดีขึ้น โดยประเทศไทยอยู่ในอันดับที่ 41 ในปี ค.ศ. 2008 เพิ่มอันดับขึ้นเป็นอันดับที่ 40 ในปี

ค.ศ. 2010 จากทั้งหมด 125 ประเทศ แต่เมื่อพิจารณาถึงรายละเอียดในดัชนีชี้วัดย่อยลงไป พบว่า ความเพียงพอและคุณภาพของโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งในประเทศ (Availability and Quality of Transport Infrastructure) มีคะแนนที่เพิ่มสูงขึ้น แต่อันดับกลับถดถอยลง (จากอันดับที่ 29 ในปี ค.ศ. 2008 ลดอันดับลงเป็นอันดับที่ 40 ในปี ค.ศ. 2010) เช่นเดียวกับความเพียงพอและการใช้งานของระบบเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร (Availability and Use of ICTs) มีคะแนนที่เพิ่มสูงขึ้น แต่อันดับกลับถดถอยลง (จากอันดับที่ 64 ในปี ค.ศ. 2008 ลดอันดับลงเป็นอันดับที่ 73 ในปี ค.ศ. 2010) ซึ่งแสดงนัยสำคัญว่า ประเทศอื่นๆ ต่างก็มีการพัฒนาที่ดีขึ้นอย่างมากเช่นกัน

นอกจากนี้ที่ปรึกษา ได้รวบรวมข้อมูลภายใต้ดัชนีชี้วัดขีดความสามารถด้านโลจิสติกส์ (LPI) ของ World Bank ในปี ค.ศ. 2007 และปี ค.ศ. 2010 ที่มีอยู่ พบว่า โครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งและเทคโนโลยีสารสนเทศ (Infrastructure) มีคะแนนเท่าเดิม แต่อันดับกลับถดถอยลงคือ จากอันดับที่ 32 ในปี ค.ศ. 2007 ลดอันดับลงเป็นอันดับที่ 36 ในปี ค.ศ. 2010 จากทั้งหมด 155 ประเทศ

ในภาพรวม สรุปได้ว่า หากเปรียบเทียบประเทศไทยกับประเทศสมาชิก ASEAN (ยกเว้นประเทศสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาวและบรูไน ซึ่งไม่พบข้อมูลภายใต้ดัชนีของ WEF และยกเว้นประเทศบรูไนซึ่งไม่พบข้อมูลภายใต้ดัชนีของ World Bank) รวมทั้งกับประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีน เขตปกครองพิเศษฮ่องกง และประเทศสาธารณรัฐเกาหลีหรือเกาหลีใต้ ทั้งหมดแล้ว ประเทศไทยอยู่ในอันดับกลางๆ ในทุกดัชนีชี้วัดดังกล่าวข้างต้น

ตารางที่ 9: ข้อมูลสถิติด้านตัวชี้วัดที่เกี่ยวข้องกับยุทธศาสตร์ที่ 3
การพัฒนาธุรกิจโลจิสติกส์ (Logistics Service Internationalization)

ยุทธศาสตร์ที่ 3 การพัฒนาธุรกิจโลจิสติกส์ (Logistics Service Internationalization)						
ตัวชี้วัด	แหล่งข้อมูล	ประเทศ	ปี ค.ศ.			
			2007	2008	2009	2010
3.1) จำนวนผู้ให้บริการโลจิสติกส์ที่จดทะเบียน (ราย)	ก.พาณิชย์	ไทย	15,878	16,674	16,938	17,824
อัตราการขยายตัว (%)				5.0%	1.6%	5.2%
3.2) รายได้ของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ (เฉพาะ ISIC 6309) (ล้านบาท)	สศช.	ไทย	54,771	64,092	52,571	66,536
อัตราการขยายตัว (%)				17.0%	-18.0%	26.6%
3.3) ความเพียงพอและคุณภาพของการให้บริการขนส่ง (Availability and Quality of Transport Services) ภายใต้ดัชนีชี้วัดความสามารถในการอำนวยความสะดวกทางการค้า (ETI) ของ WEF ปี 2008 และ 2010 (จากทั้งหมด 125 ประเทศ)	ประเทศ (เรียงตามอันดับปี 2010)	2008		2010		
		Rank	Score (1-7)	Rank	Score (1-7)	
	สิงคโปร์	1	6.17	1	5.81	
	ฮ่องกง	4	5.96	9	5.40	
	มาเลเซีย	14	5.21	17	5.03	
	จีน	17	5.10	18	5.00	
	เกาหลีใต้	12	5.31	21	4.93	
	ไทย	30	4.47	26	4.62	
	เวียดนาม	48	3.89	31	4.40	
	ฟิลิปปินส์	75	3.28	38	4.23	
	อินโดนีเซีย	43	3.94	73	3.59	
	กัมพูชา	101	2.94	112	2.96	
3.4) สมรรถนะผู้ให้บริการโลจิสติกส์ทั้งภาครัฐและธุรกิจ (Logistics Quality & Competence)ภายใต้ดัชนีชี้วัดขีดความสามารถด้านโลจิสติกส์ (LPI) ของ World Bank (จากทั้งหมด 155 ประเทศ)	ประเทศ (เรียงตามอันดับปี 2010)	2007		2010		
		Rank	Score (1-5)	Rank	Score (1-5)	
	สิงคโปร์	2	4.21	6	4.12	
	ฮ่องกง	9	3.99	14	3.83	
	เกาหลีใต้	22	3.63	23	3.64	
	จีน	27	3.40	29	3.49	
	มาเลเซีย	26	3.40	31	3.34	
	ไทย	29	3.31	39	3.16	
	ฟิลิปปินส์	55	2.83	47	2.95	
	เวียดนาม	56	2.80	51	2.89	
	อินโดนีเซีย	50	2.90	92	2.47	
	กัมพูชา	91	2.41	118	2.29	
	ลาว	106	2.29	137	2.14	
	พม่า	141	1.90	148	2.01	

จากตารางที่ 9 แสดงให้เห็นถึงผลการเก็บรวบรวมข้อมูลทุติยภูมิด้านตัวชี้วัดที่เกี่ยวข้องกับยุทธศาสตร์ที่ 3 การพัฒนาธุรกิจโลจิสติกส์ (Logistics Service Internationalization) พบว่า จำนวนผู้ให้บริการโลจิสติกส์ที่จดทะเบียนในประเทศไทยมีจำนวนเพิ่มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่องจาก 15,878 ราย ในปี พ.ศ. 2550 เป็น 17,824 ราย ในปี พ.ศ. 2553 โดยมีอัตราการขยายตัวเฉลี่ยตลอด 4 ปีที่ ร้อยละ 2.9

ภายใต้ดัชนีชี้วัดความสามารถในการอำนวยความสะดวกทางการค้า (ETI) ของ WEF ในปี ค.ศ. 2008 และปี ค.ศ. 2010 พบว่า ความเพียงพอและคุณภาพของการให้บริการขนส่ง (Availability and Quality of Transport Services) ของประเทศไทยมีคะแนนและอันดับที่ดีขึ้น โดยจากอันดับที่ 30 ในปี ค.ศ. 2008 เพิ่มอันดับขึ้นเป็นอันดับที่ 26 ในปี ค.ศ. 2010 จากทั้งหมด 125 ประเทศ

ภายใต้ดัชนีชี้วัดขีดความสามารถด้านโลจิสติกส์ (LPI) ของ World Bank ในปี ค.ศ. 2007 และปี ค.ศ. 2010 ที่มีอยู่ พบว่า สมรรถนะผู้ให้บริการโลจิสติกส์ทั้งภาครัฐและธุรกิจ (Logistics Quality & Competence) ของประเทศไทย มีคะแนนและอันดับที่ถดถอยลง โดยจากอันดับที่ 29 ในปี ค.ศ. 2007 ลดเป็นอันดับที่ 39 ในปี ค.ศ. 2010 จากทั้งหมด 155 ประเทศ

ตารางที่ 10: ข้อมูลทุติยภูมิด้านตัวชี้วัดที่เกี่ยวข้องกับยุทธศาสตร์ที่ 4
การปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้า (Trade Facilitation Enhancement)

ยุทธศาสตร์ที่ 4 การปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้า (Trade Facilitation Enhancement)					
ดัชนีชี้วัดขีดความสามารถด้านโลจิสติกส์ (LPI) ของ World Bank (จากทั้งหมด 155 ประเทศ)	ประเทศ (เรียงตามอันดับปี 2010)	2007		2010	
		Rank	Score (1-5)	Rank	Score (1-5)
4.1) ภาพรวมความสามารถด้านโลจิสติกส์ระหว่างประเทศ (International Logistics Performance Index)					
	สิงคโปร์	1	4.19	2	4.09
	ฮ่องกง	8	4.00	13	3.88
	เกาหลีใต้	25	3.52	23	3.64
	จีน	30	3.32	27	3.49
	มาเลเซีย	27	3.48	29	3.44
	ไทย	31	3.31	35	3.29
	ฟิลิปปินส์	65	2.69	44	3.14
	เวียดนาม	53	2.89	53	2.96
	อินโดนีเซีย	43	3.01	75	2.76
	ลาว	117	2.25	118	2.46
	กัมพูชา	81	2.50	129	2.37
	พม่า	147	1.86	133	2.33

ยุทธศาสตร์ที่ 4 การปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้า (Trade Facilitation Enhancement)					
ดัชนีชี้วัดขีดความสามารถด้านโลจิสติกส์ (LPI) ของ World Bank (จากทั้งหมด 155 ประเทศ)	ประเทศ (เรียงตามอันดับปี 2010)	2007		2010	
		Rank	Score (1-5)	Rank	Score (1-5)
4.1.1) พิธีการศุลกากร (Customs)					
	สิงคโปร์	3	3.90	2	4.02
	ฮ่องกง	7	3.84	8	3.83
	เกาหลีใต้	28	3.22	26	3.33
	จีน	35	2.99	32	3.16
	มาเลเซีย	23	3.36	36	3.11
	ไทย	32	3.03	39	3.02
	เวียดนาม	37	2.89	53	2.68
	ฟิลิปปินส์	53	2.64	54	2.67
	อินโดนีเซีย	44	2.73	72	2.43
	กัมพูชา	104	2.19	95	2.28
	ลาว	121	2.08	113	2.17
	พม่า	124	2.07	146	1.94
4.1.2) การเตรียมการขนส่งระหว่างประเทศ (International Shipments)					
	สิงคโปร์	2	4.04	1	3.86
	ฮ่องกง	7	3.78	6	3.67
	มาเลเซีย	26	3.36	13	3.50
	เกาหลีใต้	24	3.44	15	3.47
	ฟิลิปปินส์	63	2.77	20	3.40
	จีน	28	3.31	27	3.31
	ไทย	32	3.24	30	3.27
	เวียดนาม	47	3.00	58	3.04
	อินโดนีเซีย	44	3.05	80	2.82
	ลาว	103	2.40	97	2.70
	พม่า	146	1.73	131	2.37
	กัมพูชา	95	2.47	146	2.19

ยุทธศาสตร์ที่ 4 การปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้า (Trade Facilitation Enhancement)					
ดัชนีชี้วัดขีดความสามารถด้านโลจิสติกส์ (LPI) ของ World Bank (จากทั้งหมด 155 ประเทศ)	ประเทศ (เรียงตามอันดับปี 2010)	2007		2010	
		Rank	Score (1-5)	Rank	Score (1-5)
4.1.3) ระบบการติดตามและตรวจสอบสินค้า (Tracking and Tracing)					
	สิงคโปร์	1	4.25	6	4.15
	ฮ่องกง	8	4.06	17	3.94
	เกาหลีใต้	25	3.56	23	3.83
	จีน	31	3.37	30	3.55
	ไทย	36	3.25	37	3.41
	มาเลเซีย	28	3.51	41	3.32
	ฟิลิปปินส์	50	2.92	44	3.29
	เวียดนาม	53	2.90	55	3.10
	อินโดนีเซีย	33	3.30	80	2.77
	กัมพูชา	91	2.41	111	2.50
	ลาว	139	1.89	113	2.45
	พม่า	146	1.67	129	2.36
4.1.4) ความตรงต่อเวลาของบริการ (Timeliness)					
	สิงคโปร์	1	4.53	14	4.23
	ฮ่องกง	7	4.33	26	4.04
	เกาหลีใต้	30	3.86	28	3.97
	จีน	36	3.68	36	3.91
	มาเลเซีย	26	3.95	37	3.86
	ฟิลิปปินส์	67	3.17	42	3.83
	ไทย	28	3.91	48	3.73
	อินโดนีเซีย	58	3.28	69	3.46
	เวียดนาม	65	3.22	76	3.44
	พม่า	146	2.11	82	3.29
	ลาว	102	2.83	89	3.23
	กัมพูชา	93	2.88	132	2.84

ยุทธศาสตร์ที่ 4 การปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้า (Trade Facilitation Enhancement)					
ดัชนีชี้วัดขีดความสามารถด้านโลจิสติกส์ (LPI) ของ World Bank (จากทั้งหมด 155 ประเทศ)	ประเทศ (เรียงตามอันดับปี 2010)	2007		2010	
		Rank	Score (1-5)	Rank	Score (1-5)
4.2) ภาพรวมความสามารถด้านโลจิสติกส์ภายในประเทศ (Domestic LPI) ของ World Bank (มีเฉพาะปี 2010)					
4.2.1) ประสิทธิภาพของกระบวนการส่งออก					
4.2.1.1) ระยะเวลารวมที่ใช้ในกระบวนการส่งออกสินค้า					
• ทางท่าเรือหรือท่าอากาศยาน (Lead Time) (วัน)					
	กัมพูชา				1.32
	เวียดนาม				1.41
	ไทย				1.59
	เกาหลีใต้				1.59
	ฮ่องกง				1.71
	ฟิลิปปินส์				1.82
	อินโดนีเซีย				2.12
	สิงคโปร์				2.17
	มาเลเซีย				2.64
	จีน				2.77
	พม่า				4.58
	ลาว				N/A
• ทางบก (Lead Time) (วัน)					
	ไทย				1.73
	เกาหลีใต้				2.00
	จีน				2.00
	ฮ่องกง				2.21
	มาเลเซีย				2.29
	สิงคโปร์				2.38
	พม่า				3.00
	ฟิลิปปินส์				3.00
	อินโดนีเซีย				4.00
	เวียดนาม				8.00
	กัมพูชา				N/A
	ลาว				N/A

ยุทธศาสตร์ที่ 4 การปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้า (Trade Facilitation Enhancement)					
ดัชนีชี้วัดขีดความสามารถด้านโลจิสติกส์ (LPI) ของ World Bank (จากทั้งหมด 155 ประเทศ)	ประเทศ (เรียงตามอันดับปี 2010)	2007		2010	
		Rank	Score (1-5)	Rank	Score (1-5)
4.2.1.2) ค่าใช้จ่ายของผู้ประกอบการในการส่งออกสินค้า (US\$ ต่อตู้คอนเทนเนอร์)					
• ทางท่าเรือหรือท่าอากาศยาน (US\$ ต่อตู้คอนเทนเนอร์)					
	พม่า				150
	ไทย				250
	เกาหลีใต้				354
	มาเลเซีย				354
	อินโดนีเซีย				379
	จีน				419
	สิงคโปร์				422
	ฮ่องกง				465
	เวียดนาม				500
	กัมพูชา				1,000
	ฟิลิปปินส์				1,118
	ลาว				N/A
• ทางบก (US\$ ต่อตู้คอนเทนเนอร์)					
	พม่า				150
	ไทย				250
	มาเลเซีย				266
	สิงคโปร์				298
	ฮ่องกง				335
	จีน				371
	ฟิลิปปินส์				500
	อินโดนีเซีย				1,000
	เวียดนาม				3,000
	กัมพูชา				N/A
	ลาว				N/A

ยุทธศาสตร์ที่ 4 การปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้า (Trade Facilitation Enhancement)					
ดัชนีชี้วัดขีดความสามารถด้านโลจิสติกส์ (LPI) ของ World Bank (จากทั้งหมด 155 ประเทศ)	ประเทศ (เรียงตามอันดับปี 2010)	2007		2010	
		Rank	Score (1-5)	Rank	Score (1-5)
4.2.1.3) จำนวนหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการส่งออกสินค้า (แห่ง)					
	ไทย		4.3		1.75
	ฮ่องกง		2.5		1.75
	สิงคโปร์		1.5		2.43
	เกาหลีใต้		2.3		2.50
	อินโดนีเซีย		2.7		2.50
	มาเลเซีย		2.5		2.86
	เวียดนาม		4.5		3.00
	ฟิลิปปินส์		4.0		3.33
	จีน		4.0		4.06
	พม่า		3.7		5.00
	กัมพูชา		3.7		6.00
	ลาว		N/A		N/A
4.2.1.4) จำนวนแบบฟอร์มเอกสารที่ใช้ในกระบวนการทำธุรกรรมเพื่อการส่งออก (ชุด)					
	สิงคโปร์				1.86
	ฮ่องกง				2.14
	ไทย				2.67
	มาเลเซีย				2.67
	เกาหลีใต้				3.00
	อินโดนีเซีย				3.50
	ฟิลิปปินส์				4.33
	จีน				4.87
	เวียดนาม				5.50
	กัมพูชา				5.50
	พม่า				6.00
	ลาว				N/A

ยุทธศาสตร์ที่ 4 การปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้า (Trade Facilitation Enhancement)					
ดัชนีชี้วัดขีดความสามารถด้านโลจิสติกส์ (LPI) ของ World Bank (จากทั้งหมด 155 ประเทศ)	ประเทศ (เรียงตามอันดับปี 2010)	2007		2010	
		Rank	Score (1-5)	Rank	Score (1-5)
4.2.2) ประสิทธิภาพของกระบวนการนำเข้า					
4.2.2.1) ระยะเวลารวมที่ใช้ในกระบวนการนำเข้าสินค้า					
• ทางท่าเรือหรือท่าอากาศยาน (Lead Time) (วัน)					
	ฮ่องกง				1.62
	เวียดนาม				1.73
	สิงคโปร์				1.78
	เกาหลีใต้				2.00
	จีน				2.56
	ไทย				2.62
	มาเลเซีย				2.75
	กัมพูชา				4.00
	ฟิลิปปินส์				5.00
	อินโดนีเซีย				5.35
	พม่า				8.37
	ลาว				N/A
• ทางบก (Lead Time) (วัน)					
	ฮ่องกง				1.86
	ไทย				2.00
	พม่า				2.00
	ฟิลิปปินส์				2.00
	สิงคโปร์				2.51
	มาเลเซีย				3.46
	จีน				3.56
	อินโดนีเซีย				10.00
	กัมพูชา				67.00
	เวียดนาม				N/A
	ลาว				N/A
	เกาหลีใต้				N/A

ยุทธศาสตร์ที่ 4 การปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้า (Trade Facilitation Enhancement)					
ดัชนีชี้วัดขีดความสามารถด้านโลจิสติกส์ (LPI) ของ World Bank (จากทั้งหมด 155 ประเทศ)	ประเทศ (เรียงตามอันดับปี 2010)	2007		2010	
		Rank	Score (1-5)	Rank	Score (1-5)
4.2.2.2) ค่าใช้จ่ายของผู้ประกอบการในการนำเข้าสินค้า (US\$ ต่อตู้คอนเทนเนอร์)					
• ทางท่าเรือหรือท่าอากาศยาน (US\$ ต่อตู้คอนเทนเนอร์)					
	พม่า				150
	มาเลเซีย				330
	สิงคโปร์				335
	ไทย				354
	จีน				376
	ฮ่องกง				459
	เกาหลีใต้				500
	เวียดนาม				500
	อินโดนีเซีย				1,024
	ฟิลิปปินส์				1,357
	กัมพูชา				2,924
	ลาว				N/A
• ทางบก (US\$ ต่อตู้คอนเทนเนอร์)					
	พม่า				150
	ไทย				250
	ฟิลิปปินส์				250
	ฮ่องกง				274
	มาเลเซีย				354
	สิงคโปร์				409
	จีน				658
	กัมพูชา				1,500
	อินโดนีเซีย				3,000
	เวียดนาม				N/A
	เกาหลีใต้				N/A
	ลาว				N/A

ยุทธศาสตร์ที่ 4 การปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้า (Trade Facilitation Enhancement)					
ดัชนีชี้วัดขีดความสามารถด้านโลจิสติกส์ (LPI) ของ World Bank (จากทั้งหมด 155 ประเทศ)	ประเทศ (เรียงตามอันดับปี 2010)	2007		2010	
		Rank	Score (1-5)	Rank	Score (1-5)
4.2.2.3) จำนวนหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการนำเข้าสินค้า (แห่ง)					
	ฮ่องกง		3.7		1.88
	เกาหลีใต้		2.7		2.00
	ไทย		4.3		2.25
	สิงคโปร์		1.7		2.57
	มาเลเซีย		3.3		3.00
	ฟิลิปปินส์		4.0		3.00
	อินโดนีเซีย		2.7		3.67
	พม่า		3.7		4.00
	จีน		3.9		4.20
	เวียดนาม		4.0		5.50
	กัมพูชา		3.7		6.50
	ลาว		N/A		N/A
4.2.2.4) จำนวนแบบฟอร์ม เอกสารที่ใช้ในกระบวนการทำธุรกรรมเพื่อการนำเข้า (ชุด)					
	ฮ่องกง				2.14
	สิงคโปร์				2.29
	เกาหลีใต้				3.00
	มาเลเซีย				3.17
	ไทย				3.33
	พม่า				5.00
	อินโดนีเซีย				5.00
	ฟิลิปปินส์				5.00
	จีน				5.36
	เวียดนาม				6.50
	กัมพูชา				6.75
	ลาว				N/A

ยุทธศาสตร์ที่ 4 การปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้า (Trade Facilitation Enhancement)					
ดัชนีชี้วัดขีดความสามารถด้านโลจิสติกส์ (LPI) ของ World Bank (จากทั้งหมด 155 ประเทศ)	ประเทศ (เรียงตามอันดับปี 2010)	2007		2010	
		Rank	Score (1-5)	Rank	Score (1-5)
4.2.3) ระยะเวลาในการตรวจปล่อยสินค้าที่ไม่ต้องผ่านการตรวจสอบทางกายภาพ (Clearance Time Without Physical Inspection) (วัน)					
	ฮ่องกง				0.32
	สิงคโปร์				0.50
	เกาหลีใต้				0.63
	ไทย				0.71
	มาเลเซีย				0.74
	กัมพูชา				1.39
	เวียดนาม				1.41
	จีน				1.70
	ฟิลิปปินส์				1.82
	พม่า				2.00
	อินโดนีเซีย				2.14
	ลาว				N/A
4.2.4) ระยะเวลาในการตรวจปล่อยสินค้าที่ต้องผ่านการตรวจสอบทางกายภาพ (Clearance Time With Physical Inspection) (วัน)					
	ฮ่องกง				0.55
	เกาหลีใต้				1.00
	สิงคโปร์				1.22
	ไทย				1.41
	มาเลเซีย				2.08
	จีน				3.38
	ฟิลิปปินส์				3.42
	พม่า				3.46
	เวียดนาม				3.46
	อินโดนีเซีย				5.12
	กัมพูชา				5.92
	ลาว				N/A

4.3) ภาพรวมการบริหารจัดการด้านการส่งออก-นำเข้า (Border Administration) ภายใต้ดัชนีชี้วัดความสามารถในการอำนวยความสะดวกทางการค้า (ETI) ของ WEF (จากทั้งหมด 125 ประเทศ)					
	ประเทศ (เรียงตามอันดับปี 2010)	2008		2010	
		Rank	Score (1-7)	Rank	Score (1-7)
	สิงคโปร์	1	6.51	1	6.56
	ฮ่องกง	7	5.99	6	5.96
	เกาหลีใต้	18	5.49	24	5.24
	ไทย	56	4.07	41	4.61
	มาเลเซีย	24	5.23	44	4.57
	จีน	43	4.51	48	4.53
	อินโดนีเซีย	63	3.96	67	3.99
	ฟิลิปปินส์	82	3.54	74	3.82
	เวียดนาม	76	3.60	88	3.46
	กัมพูชา	107	2.74	96	3.27
4.3.1) ประสิทธิภาพด้านพิธีการ/กระบวนการทางศุลกากร (Efficiency of Customs Administration)					
	สิงคโปร์	1	6.48	1	6.69
	ฮ่องกง	10	5.59	13	5.69
	เกาหลีใต้	2	6.03	26	5.08
	ไทย	59	3.72	36	4.74
	จีน	39	4.49	40	4.60
	มาเลเซีย	11	5.57	48	4.37
	ฟิลิปปินส์	88	2.97	56	4.25
	อินโดนีเซีย	46	4.12	67	4.00
	กัมพูชา	110	2.30	89	3.44
	เวียดนาม	79	3.17	107	2.88
4.3.2) ประสิทธิภาพด้านกระบวนการส่งออก-นำเข้า (Efficiency of Import-Export Procedures)					
	สิงคโปร์	2	6.45	1	6.45
	ฮ่องกง	4	6.29	2	6.24
	เกาหลีใต้	22	5.55	6	6.11
	ไทย	43	4.96	14	5.81
	มาเลเซีย	21	5.58	29	5.37
	จีน	28	5.33	33	5.29
	อินโดนีเซีย	39	5.06	44	5.07
	เวียดนาม	50	4.79	54	4.83
	ฟิลิปปินส์	48	4.85	55	4.82
	กัมพูชา	98	3.62	96	3.97

ยุทธศาสตร์ที่ 4 การปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้า (Trade Facilitation Enhancement)					
ดัชนีชี้วัดขีดความสามารถด้านโลจิสติกส์ (LPI) ของ World Bank (จากทั้งหมด 155 ประเทศ)	ประเทศ (เรียงตามอันดับปี 2010)	2007		2010	
		Rank	Score (1-5)	Rank	Score (1-5)
4.3.3) ความโปร่งใสของการบริหารจัดการด้านการส่งออก-นำเข้า (Transparency of Border Administration)					
	สิงคโปร์	5	6.61	2	6.53
	ฮ่องกง	12	6.09	14	5.94
	เกาหลีใต้	31	4.90	37	4.54
	มาเลเซีย	37	4.54	52	3.96
	จีน	62	3.73	56	3.71
	ไทย	69	3.52	71	3.28
	อินโดนีเซีย	110	2.70	88	2.89
	เวียดนาม	102	2.85	104	2.68
	ฟิลิปปินส์	104	2.81	119	2.40
	กัมพูชา	117	2.30	120	2.39

จากตารางที่ 10 แสดงให้เห็นถึงผลการเก็บรวบรวมข้อมูลทุติยภูมิด้านตัวชี้วัดที่เกี่ยวข้องกับยุทธศาสตร์ที่ 4 การปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้า (Trade Facilitation Enhancement) พบว่า ดัชนีชี้วัดขีดความสามารถด้านโลจิสติกส์ (LPI) ของ World Bank แบ่งออกเป็น ความสามารถด้านโลจิสติกส์ระหว่างประเทศ และ ความสามารถด้านโลจิสติกส์ภายในประเทศ โดยความสามารถด้านโลจิสติกส์ระหว่างประเทศ ของประเทศไทยในภาพรวมนั้นมีการถดถอยลง ทั้งอันดับและคะแนน โดยจากอันดับที่ 31 ในปี ค.ศ. 2007 ลดอันดับลงเป็นอันดับที่ 35 ในปี ค.ศ. 2010 จากทั้งหมด 155 ประเทศ เมื่อพิจารณารายละเอียดในดัชนีชี้วัดย่อยลงไป พบว่า พิธีการศุลกากร (Customs) และความตรงต่อเวลาของบริการ (Timeliness) มีอันดับและคะแนนที่ถดถอยลง ระบบการติดตามและตรวจสอบสินค้า (Tracking and Tracing) มีคะแนนที่ดีขึ้นแต่อันดับกลับถดถอยลง มีเพียงการเตรียมการขนส่งระหว่างประเทศ (International Shipments) ที่มีทั้งอันดับและคะแนนที่ดีขึ้น

ในส่วนดัชนีชี้วัดความสามารถด้านโลจิสติกส์ภายในประเทศ เป็นการเปรียบเทียบกับประเทศอื่นๆ ใน ASEAN (ยกเว้นประเทศบรูไน ซึ่งไม่พบข้อมูลภายใต้ดัชนีของ World Bank) ประเทศเกาหลีใต้ สาธารณรัฐประชาชนจีน และเขตปกครองพิเศษฮ่องกง รวมทั้งหมด 12 ประเทศ ซึ่งมีข้อมูลเฉพาะปี ค.ศ. 2010 โดยพบว่า ในด้านประสิทธิภาพของกระบวนการส่งออกของประเทศไทยในภาพรวมอยู่ในเกณฑ์ที่ดี เมื่อเปรียบเทียบกับประเทศเทียบเคียงดังกล่าว โดยในมิติด้านระยะเวลารวมที่ใช้ในกระบวนการส่งออกสินค้าทางท่าเรือ หรือทางท่าอากาศยาน (ใช้ระยะเวลารวม 1.59 วัน) อยู่ในอันดับที่ 3 รองจากประเทศกัมพูชาและเวียดนาม ในบรรดาประเทศเทียบเคียงทั้งหมด 12 ประเทศดังกล่าวข้างต้น ในขณะที่ระยะเวลารวมที่ใช้ในกระบวนการส่งออกสินค้าทางบก อยู่ในอันดับที่ 1 (ใช้ระยะเวลารวม 1.73 วัน) ส่วนมิติด้านค่าใช้จ่ายของผู้ประกอบการในการส่งออกสินค้า ทั้งทางเรือหรือท่าอากาศยาน และทางบก อยู่ในอันดับที่ 2

รองจากประเทศสหภาพพม่า (ซึ่งมีค่าใช้จ่ายเท่ากันอยู่ที่ 250 ดอลลาร์สหรัฐต่อตู้คอนเทนเนอร์) ส่วนเรื่อง จำนวนหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการส่งออกสินค้าอยู่ในอันดับที่ 1 (1.75 แห่ง) และจำนวนแบบฟอร์มเอกสาร ที่ใช้ในกระบวนการธุรกรรมเพื่อการส่งออก อยู่ในอันดับที่ 3 (จำนวน 2.67 ชุด) รองจากประเทศสิงคโปร์ และเขตปกครองพิเศษฮ่องกง

ด้านประสิทธิภาพของกระบวนการนำเข้าของประเทศไทยในภาพรวมอยู่ในเกณฑ์ค่อนข้างดี เมื่อเปรียบเทียบกับประเทศเทียบเคียง 12 ประเทศดังกล่าว โดยในด้านระยะเวลารวมในการนำเข้าสินค้าทางบก (จำนวน 2.00 วัน) อยู่ในอันดับที่ 2 รองจากเขตปกครองพิเศษฮ่องกง ในบรรดาประเทศเทียบเคียงทั้งหมด 12 ประเทศดังกล่าว ในขณะที่ระยะเวลารวมในการนำเข้าสินค้าทางท่าเรือ หรือท่าอากาศยาน (จำนวน 2.62 วัน) อยู่ในอันดับที่ 6 รองจากเขตปกครองพิเศษฮ่องกง ประเทศเวียดนาม สิงคโปร์ เกาหลีใต้ และสาธารณรัฐประชาชนจีน ตามลำดับ ในส่วนค่าใช้จ่ายของผู้ประกอบการในการนำเข้าสินค้าทางบก (250 ดอลลาร์สหรัฐต่อตู้คอนเทนเนอร์) อยู่ในอันดับที่ 2 รองจากประเทศสหภาพพม่า ในขณะที่ค่าใช้จ่ายของผู้ประกอบการในการนำเข้าสินค้าทางท่าเรือ หรือท่าอากาศยาน (354 ดอลลาร์สหรัฐต่อตู้คอนเทนเนอร์) อยู่ในอันดับที่ 4 รองจากประเทศสหภาพพม่า มาเลเซีย และสิงคโปร์ ตามลำดับ ส่วนจำนวนหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการนำเข้าสินค้าของไทย (4.3 แห่ง) อยู่ในอันดับที่ 3 รองจากเขตปกครองพิเศษฮ่องกง และเกาหลีใต้ ในขณะที่จำนวนแบบฟอร์มเอกสารที่ใช้ในกระบวนการธุรกรรมเพื่อการนำเข้า (3.33 ชุด) อยู่ในอันดับที่ 5 รองจากเขตปกครองพิเศษฮ่องกง ประเทศสิงคโปร์ เกาหลีใต้ และมาเลเซีย ตามลำดับ ส่วนระยะเวลาในการตรวจปล่อยสินค้าที่ไม่ต้องผ่านการตรวจสอบทางกายภาพ (Clearance Time Without Physical Inspection) (ซึ่งใช้ระยะเวลา 0.71 วัน) และ ระยะเวลาในการตรวจปล่อยสินค้าที่ต้องผ่านการตรวจสอบทางกายภาพ (Clearance Time With Physical Inspection) (ซึ่งใช้ระยะเวลา 1.41 วัน) อยู่ในอันดับที่ 4 รองจากเขตปกครองพิเศษฮ่องกง ประเทศสิงคโปร์ และเกาหลีใต้

ภายใต้ดัชนีชี้วัดความสามารถในการอำนวยความสะดวกทางการค้า (ETI) ของ WEF โดยเปรียบเทียบ ปี ค.ศ. 2008 กับปี ค.ศ. 2010 พบว่า ในภาพรวม การบริหารจัดการด้านการส่งออก-นำเข้า ของประเทศไทยมีการพัฒนาที่ดีขึ้น โดยจากอันดับที่ 56 เพิ่มอันดับเป็นอันดับที่ 41 จากทั้งหมด 125 ประเทศ และหากเปรียบเทียบกับประเทศเทียบเคียงในภูมิภาคเอเชียรวม 11 ประเทศ พบว่า ไทยอยู่ในอันดับที่ 4 รองจากประเทศสิงคโปร์ เขตปกครองพิเศษฮ่องกง และเกาหลีใต้ ตามลำดับ เมื่อพิจารณา รายละเอียดในดัชนีชี้วัดย่อยลงไป พบว่า ประสิทธิภาพด้านพิธีการ/กระบวนการทางศุลกากร (Efficiency of Customs Administration) ประสิทธิภาพด้านกระบวนการส่งออก-นำเข้า (Efficiency of Import-Export Procedures) นั้นมีทั้งคะแนนและอันดับที่ดีขึ้น มีเพียงความโปร่งใสของการบริหารจัดการด้านการส่งออก-นำเข้า (Transparency of Border Administration) ที่มีคะแนนและอันดับที่ถดถอยลง ซึ่งควรต้องแก้ไข

ตารางที่ 11: ข้อมูลวิทยุภูมิภาคด้านตัวชี้วัดที่เกี่ยวข้องกับยุทธศาสตร์ที่ 5
การพัฒนากำลังคนและกลไกการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ (Capacity Building)

ยุทธศาสตร์ที่ 5 การพัฒนากำลังคนและกลไกการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ (Capacity Building)						
ตัวชี้วัด	แหล่งข้อมูล	ปี ค.ศ.				
		2007	2008	2009	2010	2011
5.1) จำนวนบุคลากรด้านโลจิสติกส์ ทั้งระดับผู้บริหารระดับสูง ผู้บริหารระดับกลาง และผู้ปฏิบัติการที่ผ่านการฝึกอบรมต่อปี (คน)	สศช.	16,650	16,441	13,115	N/A	N/A
5.2) จำนวนบุคลากรผู้ฝึกสอน/อาจารย์ที่มีศักยภาพและมีความเชี่ยวชาญด้านโลจิสติกส์ในระดับสากล (คน)						
5.2.1) สถาบันอุดมศึกษา	สศช.	N/A	N/A	30	N/A	N/A
5.2.2) สถาบันอาชีวศึกษา		N/A	N/A	40	N/A	N/A
5.3) จำนวนสถาบันการศึกษาที่มีหลักสูตรด้านโลจิสติกส์ (แห่ง)						
5.3.1) สถาบันอุดมศึกษา	สศช.	N/A	31	41	N/A	N/A
5.3.2) สถาบันอาชีวศึกษา		N/A	N/A	30	N/A	N/A
5.4) กลไกขับเคลื่อนกระบวนการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศด้วยคณะกรรมการพัฒนาระบบโลจิสติกส์แห่งชาติ	สศช.	คส. และคณะอนุกรรมการฯ 4 คณะ	คส. หมดวาระ	กบส. และคณะอนุกรรมการฯ 3 คณะ (แต่งตั้งโดยระเบียบฯ)	4 คณะอนุกรรมการฯ และเพิ่ม 1 คณะทำงาน	
		2007	2008	2009	2010	2011
5.5) งบประมาณในการศึกษาและวิจัยด้านโลจิสติกส์ของประเทศ (ล้านบาท)	สกอ.	36.25	3.2	3.64	2.4	N/A
	สกว.	N/A	N/A	N/A	1.5219	N/A
	รวม	36.25	3.2	3.64	3.9219	N/A
5.6) ข้อมูลการจัดสรรทุนรัฐบาล (ก.พ.) ด้านโลจิสติกส์ ตั้งแต่ ปี 2007-2011						
หน่วยงานภาครัฐ	ปี	ปริญญาโท		ปริญญาเอก		จำนวนทุน/คน
• สำนักงานปลัดสำนักนายกรัฐมนตรี	2007	11		5		16
• กรมประชาสัมพันธ์	2008	15		5		20
• สำนักงานคณะกรรมการคุ้มครองผู้บริโภค	2009	11		5		16
• สำนักเลขาธิการนายกรัฐมนตรี	2010	9		9		18

• สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี	2011	-	6	6
รวม		46	30	76

จากตารางที่ 11 แสดงให้เห็นถึงผลการเก็บรวบรวมข้อมูลวิทยุภูมิภาคด้านตัวชี้วัดที่เกี่ยวข้องกับยุทธศาสตร์ที่ 5 การพัฒนากำลังคนและกลไกการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ (Capacity Building) พบว่าจำนวนบุคลากรด้านโลจิสติกส์ ทั้งระดับผู้บริหารระดับสูง ผู้บริหารระดับกลาง และผู้ปฏิบัติการที่ผ่านการฝึกอบรมต่อปี ลดลงอย่างต่อเนื่อง จากปี พ.ศ. 2550 มีจำนวน 16,650 คน ลดลงเหลือจำนวน 16,441 คนในปี พ.ศ. 2551 และลดลงเหลือจำนวน 13,115 คน ในปี พ.ศ. 2552 ตามลำดับ คิดเป็นอัตราการเติบโตเฉลี่ยตลอด 3 ปีอยู่ที่ร้อยละ -0.1 ในขณะที่มีบุคลากรผู้ฝึกสอนหรืออาจารย์ที่มีศักยภาพและมีความเชี่ยวชาญด้านโลจิสติกส์ ในปี พ.ศ. 2552 แบ่งเป็นระดับสถาบันอุดมศึกษา มีจำนวน 30 คน และในระดับสถาบันอาชีวศึกษา มีจำนวน 40 คน ส่วนสถาบันการศึกษาที่มีหลักสูตรด้านโลจิสติกส์ในปี พ.ศ. 2552 แบ่งเป็นสถาบันอุดมศึกษา มีจำนวน 41 แห่ง และมีสถาบันอาชีวศึกษาจำนวน 30 แห่ง

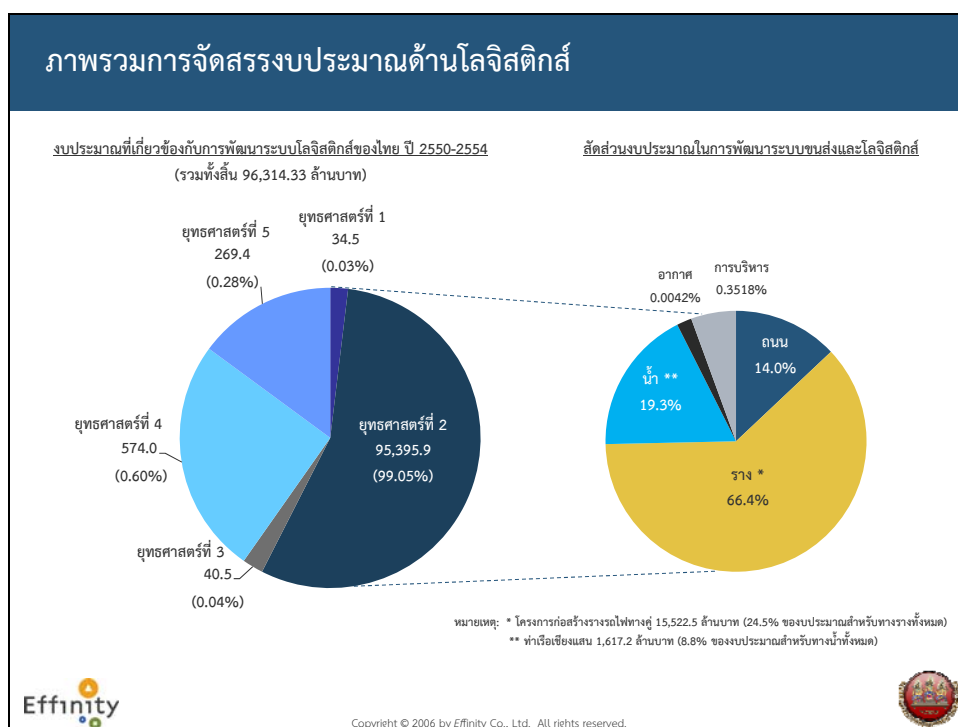
งบประมาณในการศึกษาและวิจัยด้านโลจิสติกส์ของประเทศมีอัตราการเติบโตที่ลดลงอย่างต่อเนื่องในช่วง 4 ปีจาก ปี พ.ศ. 2550-2553 คิดเป็นร้อยละ -0.4 โดยในปี พ.ศ. 2550 มีงบประมาณ 36.25 ล้านบาท ลดลงเหลือ 3.92 ล้านบาทในปี พ.ศ. 2553 ส่วนจำนวนทุนรัฐบาล (ก.พ.) ด้านโลจิสติกส์ที่มีการจัดสรรในช่วงปี พ.ศ. 2550-2554 มีจำนวนทั้งสิ้น 76 ทุน/คน แบ่งเป็นทุนระดับปริญญาโท จำนวน 46 ทุน/คน และทุนระดับปริญญาเอก จำนวน 30 ทุน/คน โดยมีการจัดสรรทุนเฉลี่ยประมาณ 15 ทุน/คนต่อปี อย่างไรก็ตามในปี พ.ศ. 2554 มีการจัดสรรทุนเฉพาะระดับปริญญาเอกและมีเพียงจำนวน 6 ทุน/คน

5.4) ผลการจัดเก็บข้อมูลด้านงบประมาณจากหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้อง

5.4.1) การจัดสรรงบประมาณในภาพรวม

รายละเอียดงบประมาณที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ปี พ.ศ. 2550 ถึงปี พ.ศ. 2554 ได้มาจากการเก็บข้อมูลจากแบบสอบถามที่ 1 ที่ได้รับความร่วมมือจากหน่วยงานภาครัฐต่างๆ โดยในภาพรวมการจัดสรรงบประมาณที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2550-2554 รวมได้ทั้งสิ้น 96,314.33 ล้านบาท โดยในช่วง 5 ปีที่ผ่านมา ภาครัฐให้การสนับสนุนและลงทุนด้านการเพิ่มประสิทธิภาพระบบขนส่งและโลจิสติกส์มากที่สุด โดยเป็นการลงทุนในแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งทางรางมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 66.4 รองลงมาได้แก่ ทางน้ำ ร้อยละ 19.3 และทางถนน ร้อยละ 14.0 ตามลำดับ แต่หลายโครงการด้านระบบรางไม่สามารถดำเนินการได้ในทางปฏิบัติ

แผนภาพที่ 18: ภาพรวมการจัดสรรงบประมาณที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ปี พ.ศ. 2550-2554



การจัดสรรงบประมาณรายยุทธศาสตร์ สรุปได้ดังนี้

ยุทธศาสตร์ที่ 1 งบประมาณ 34.5 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 0.03 ของงบประมาณทั้งหมดซึ่งได้รับงบประมาณน้อยที่สุดในบรรดา 5 ยุทธศาสตร์ภายใต้แผนพัฒนาโลจิสติกส์ฯ

ยุทธศาสตร์ที่ 2 งบประมาณจำนวน 95,395.9 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 99.05 ซึ่งได้รับงบประมาณมากที่สุดในบรรดา 5 ยุทธศาสตร์ภายใต้แผนพัฒนาโลจิสติกส์ฯ ซึ่งงบประมาณถูกจัดสรรไปเพื่อการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางรางมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 66.4 รองลงมาได้แก่การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางน้ำ คิดเป็นร้อยละ 19.3 และ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางถนน คิดเป็นร้อยละ 14.0 ส่วนการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางอากาศได้รับงบประมาณน้อยมากเพียงร้อยละ 0.0042

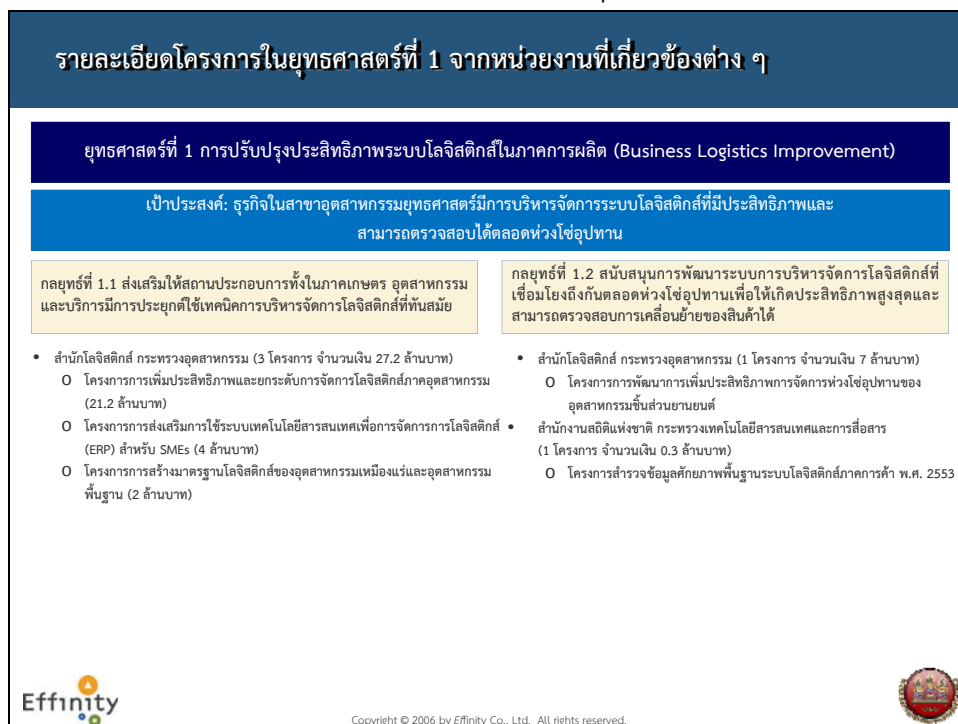
ยุทธศาสตร์ที่ 3 งบประมาณจำนวน 40.5 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 0.04 ของงบประมาณทั้งหมด

ยุทธศาสตร์ที่ 4 งบประมาณจำนวน 574.0 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 0.60 ของงบประมาณทั้งหมด โดยได้รับงบประมาณมากเป็นอันดับ 2 รองจากยุทธศาสตร์ที่ 2

ยุทธศาสตร์ที่ 5 งบประมาณ 269.4 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 0.28 ของงบประมาณทั้งหมด ซึ่งได้รับงบประมาณมากเป็นอันดับ 3 ในบรรดา 5 ยุทธศาสตร์ภายใต้แผนพัฒนาโลจิสติกส์ฯ

5.4.2) การจัดสรรงบประมาณรายยุทธศาสตร์

แผนภาพที่ 19: รายละเอียดโครงการในยุทธศาสตร์ที่ 1



1) **ยุทธศาสตร์ที่ 1** เป็นยุทธศาสตร์เกี่ยวกับการปรับปรุงประสิทธิภาพระบบโลจิสติกส์ในภาคการผลิต (Business Logistics Improvement) โดยมีเป้าประสงค์เพื่อให้ธุรกิจในสาขาอุตสาหกรรมยุทธศาสตร์มีการบริหารจัดการระบบโลจิสติกส์ที่มีประสิทธิภาพและสามารถตรวจสอบได้ตลอดห่วงโซ่อุปทาน มีงบประมาณรวมทั้งสิ้น 34.5 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 0.03 ของงบประมาณทั้งหมดซึ่งได้รับงบประมาณน้อยที่สุดในบรรดา 5 ยุทธศาสตร์ภายใต้แผนพัฒนาโลจิสติกส์ฯ ซึ่งแบ่งออกเป็น 2 กลยุทธ์

**กลยุทธ์ที่ 1.1 ส่งเสริมให้สถานประกอบการทั้งในภาคเกษตร อุตสาหกรรม และบริการ
มีการประยุกต์ใช้เทคนิคการบริหารจัดการโลจิสติกส์ที่ทันสมัย**

มีงบประมาณทั้งหมด 27.2 ล้านบาท จาก สำนักโลจิสติกส์ กระทรวงอุตสาหกรรม จำนวน 3
โครงการ ได้แก่

- โครงการการเพิ่มประสิทธิภาพและยกระดับการจัดการโลจิสติกส์ภาคอุตสาหกรรม (งบประมาณ 21.2 ล้านบาท)
- โครงการการส่งเสริมการใช้ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศเพื่อการจัดการโลจิสติกส์ (ERP) สำหรับ SMEs (งบประมาณ 4 ล้านบาท)
- โครงการการสร้างมาตรฐานโลจิสติกส์ของอุตสาหกรรมเมืองแร่และอุตสาหกรรมพื้นฐาน (งบประมาณ 2 ล้านบาท)

**กลยุทธ์ที่ 1.2 สนับสนุนการพัฒนาระบบการบริหารจัดการโลจิสติกส์ที่เชื่อมโยงถึงกันตลอดห่วง
โซ่อุปทานเพื่อให้เกิดประสิทธิภาพสูงสุดและสามารถตรวจสอบการเคลื่อนย้าย
ของสินค้าได้**

มีงบประมาณทั้งหมด 7.3 ล้านบาท จากหน่วยงานดังนี้

- สำนักโลจิสติกส์ กระทรวงอุตสาหกรรม จำนวน 1 โครงการ ได้แก่ โครงการ
การพัฒนาการเพิ่มประสิทธิภาพการจัดการห่วงโซ่อุปทานของอุตสาหกรรมชิ้นส่วน
ยานยนต์ (งบประมาณ 7 ล้านบาท)
- สำนักงานสถิติแห่งชาติ กระทรวงเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร จำนวน 1
โครงการ ได้แก่ โครงการสำรวจข้อมูลศักยภาพพื้นฐานระบบโลจิสติกส์ภาคการค้า พ.ศ.
2553 (งบประมาณ 0.3 ล้านบาท)

แผนภาพที่ 20: รายละเอียดโครงการในยุทธศาสตร์ที่ 2

รายละเอียดโครงการในยุทธศาสตร์ที่ 2 จากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องต่าง ๆ		
ยุทธศาสตร์ที่ 2: การเพิ่มประสิทธิภาพระบบขนส่งและโลจิสติกส์ (Transport and Logistics Network Optimization)		
เป้าประสงค์: มีระบบเครือข่ายและการบริหารโลจิสติกส์แบบบูรณาการสามารถรองรับการเป็นศูนย์กลางธุรกิจและการค้า (Trading Hub) ของภูมิภาคอินโดจีน		
กลยุทธ์ที่ 2.1 พัฒนาเครือข่ายโลจิสติกส์ในประเทศให้เชื่อมโยงอย่างบูรณาการ ทั้งเครือข่ายภายในและเชื่อมต่อไปสู่ต่างประเทศ - สำนักงานสถิติแห่งชาติ กระทรวงเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร (1 โครงการ รวม 16.2 ล้านบาท) - โครงการสำรวจการเคลื่อนย้ายสินค้า พ.ศ. 2550 - สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร กระทรวงคมนาคม (34 โครงการ รวม 18,270.38 ล้านบาท) - ทางถนน 9,594.50 ล้านบาท เช่น โครงการก่อสร้างถนนเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพประตูการค้าหลักที่ทำเรือแหลมฉบังและท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและการพัฒนาเส้นทางขนส่งสินค้าทางบกจากท่าเรือแหลมฉบัง - ทางราง 34,174.13 ล้านบาท เช่น โครงการก่อสร้างทางรถไฟสายใหม่จากสถานีรถไฟกรุงเทพถึงท่าเรือแหลมฉบัง - ทางน้ำ 4,302.80 ล้านบาท เช่น งานก่อสร้างท่าเทียบเรือขนส่งสินค้า 2 แห่ง และ งานก่อสร้างท่าเทียบเรือขนส่งสินค้า 2 แห่ง - ด้านการบริหาร 198.955 ล้านบาท	กลยุทธ์ที่ 2.2 สนับสนุนการใช้รูปแบบและวิธีการบริหารจัดการขนส่งเพื่อการประหยัดพลังงานเพื่อนำไปสู่การลดต้นทุนการขนส่งในระดับธุรกิจและระดับประเทศ - สนง.นโยบายและแผนพลังงาน กระทรวงพลังงาน (5 โครงการ รวม 111.236 ล้านบาท) - โครงการส่งเสริมการใช้พลังงานในสาขาขนส่ง (47.5 ล้านบาท) - โครงการจัดการเครือข่ายรถบรรทุกสินค้าเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการใช้พลังงาน (9,991 ล้านบาท) - โครงการส่งเสริมการขับเคลื่อนยานพาหนะเพื่อการประหยัดพลังงาน (8,745 ล้านบาท) - โครงการส่งเสริมระบบบริหารจัดการขนส่งเพื่อการประหยัดพลังงาน (25 ล้านบาท) - โครงการส่งเสริมการใช้ระบบขนส่งมวลชน Park & Ride (20 ล้านบาท) - สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร กระทรวงคมนาคม (32 โครงการ รวม 55,699.04 ล้านบาท) - ทางรถไฟ 53,271.68 ล้านบาท เช่น โครงการก่อสร้างทางรถไฟสายใหม่จากสถานีรถไฟกรุงเทพถึงท่าเรือแหลมฉบัง - ทางถนน 1,505.57 ล้านบาท เช่น โครงการก่อสร้างสถานีขนส่งสินค้าทางน้ำ จ.อ่างทอง - ทางอากาศ 4.0 ล้านบาท เช่น โครงการพัฒนาระบบจัดการเที่ยวบินเพื่อรองรับ Transport Single Window e-Logistics และการเป็นศูนย์กลางการขนส่ง	กลยุทธ์ที่ 2.3 พัฒนาเส้นทางการค้าสู่ตะวันออกกลาง แอฟริกา และยุโรป ผ่านทางฝั่งทะเลอันดามันเพื่อรองรับการพัฒนาพื้นที่อุตสาหกรรมใหม่และการขยายตัวของปริมาณการค้าระหว่างประเทศในระดับโลกและระดับภูมิภาค - สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร กระทรวงคมนาคม (12 โครงการ รวม 21,299.02 ล้านบาท) - ทางน้ำ 12,570.37 ล้านบาท เช่น การพัฒนาท่าเรือปากบาราและการขนส่งเชื่อมโยง - ทางราง 5,801.95 ล้านบาท เช่น การพัฒนา Land Bridge เชื่อมโยงท่าเรือและท่าเรือฝั่งอันดามัน - ทางถนน 2,915.30 ล้านบาท เช่น การพัฒนาเส้นทางขนส่งเชื่อมโยงท่าเรือ - ด้านการบริหาร 11.4 ล้านบาท เช่น การพัฒนาระบบการขนส่งเพื่อรองรับการค้ากับประเทศจีนตอนใต้

2) ยุทธศาสตร์ที่ 2 เป็นยุทธศาสตร์ที่เน้นการเพิ่มประสิทธิภาพระบบขนส่งและโลจิสติกส์ (Transport and Logistics Network Optimization) โดยมีเป้าประสงค์เพื่อให้มีระบบเครือข่ายและการบริหารโลจิสติกส์แบบบูรณาการสามารถรองรับการเป็นศูนย์กลางธุรกิจและการค้า (Trading Hub) ของภูมิภาคอินโดจีน งบประมาณรวมทั้งหมด 95,395.9 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 99.05 ของงบประมาณทั้งหมดจาก 5 ยุทธศาสตร์ภายใต้แผนพัฒนาโลจิสติกส์ และได้รับงบประมาณมากที่สุด ซึ่งแบ่งออกเป็น 3 กลยุทธ์ดังนี้

กลยุทธ์ที่ 2.1 พัฒนาเครือข่ายโลจิสติกส์ในประเทศให้เชื่อมโยงอย่างบูรณาการ ทั้งเครือข่ายภายในและเชื่อมต่อไปสู่ต่างประเทศ

มีงบประมาณทั้งหมด 18,286.585 ล้านบาท จากหน่วยงานดังนี้

- สำนักงานสถิติแห่งชาติ กระทรวงเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร จำนวน 1 โครงการ ได้แก่ โครงการสำรวจการเคลื่อนย้ายสินค้า พ.ศ. 2550 (งบประมาณ 16.2 ล้านบาท)
- สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร กระทรวงคมนาคม จำนวน 34 โครงการ (งบประมาณรวม 18,270.385 ล้านบาท) โดยสามารถแบ่งโครงการเป็น 4 ประเภท คือ
 - ทางถนน งบประมาณ 9,594.50 ล้านบาท จำนวน 13 โครงการ ซึ่งส่วนใหญ่เป็นโครงการก่อสร้างถนนเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพประตูการค้าหลักที่ทำเรือแหลมฉบังและ

ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและการพัฒนาเส้นทางการขนส่งบนเส้นทางการค้ากับประเทศเพื่อนบ้าน เช่น โครงการก่อสร้างถนนเข้าท่าเรือเชียงแสน 2 (งบประมาณ 1,170 ล้านบาท) โครงการก่อสร้างทางยกระดับด้านทิศใต้ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เชื่อมทางพิเศษบูรพาวิถี (งบประมาณ 2,245.15 ล้านบาท) เป็นต้น

- **ทางราง** จำนวน 1 โครงการ ได้แก่ โครงการก่อสร้างทางคู่ในเส้นทางรถไฟสายชายฝั่งทะเลตะวันออก ช่วงฉะเชิงเทรา-ศรีราชา-แหลมฉบัง (งบประมาณ 4,174.13 ล้านบาท)
- **ทางน้ำ** งบประมาณ 4,302.80 ล้านบาท จำนวน 6 โครงการ เช่น โครงการก่อสร้างท่าเทียบเรือเชียงแสนแห่งที่ 2 จังหวัดเชียงราย (งบประมาณ 1,617.16 ล้านบาท) โครงการก่อสร้างท่าเทียบเรือเนกประสงค์คลองใหญ่ จังหวัดตราด (งบประมาณ 1,305.33 ล้านบาท) เป็นต้น
- **ด้านการบริหารจัดการ** งบประมาณ 198.955 ล้านบาท จำนวน 14 โครงการ เช่น โครงการศึกษาสำรวจออกแบบรายละเอียดและการบริหารจัดการศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่ง (Intermodal Facilities) ที่เชียงแสนและเชียงของ จังหวัดเชียงราย เพื่อพัฒนาระบบการรวบรวมและกระจายสินค้า (Hub and Spoke) (งบประมาณ 27.88 ล้านบาท) โครงการพัฒนาศักยภาพผู้ประกอบการขนส่งด้วยรถบรรทุก (งบประมาณ 27.49 ล้านบาท) เป็นต้น

กลยุทธ์ที่ 2.2 สนับสนุนการใช้รูปแบบและวิธีการบริหารจัดการขนส่งเพื่อการประหยัดพลังงานเพื่อนำไปสู่การลดต้นทุนการขนส่งทั้งในระดับธุรกิจและระดับประเทศ

มีงบประมาณทั้งสิ้น 55,810.276 ล้านบาท จากหน่วยงานดังนี้

- **สำนักงานนโยบายและแผนพลังงาน กระทรวงพลังงาน** จำนวน 5 โครงการ งบประมาณรวมทั้งสิ้น 111.236 ล้านบาท ได้แก่
 - โครงการส่งเสริมลดการใช้พลังงานในสาขาขนส่ง (งบประมาณ 47.5 ล้านบาท)
 - โครงการจัดเครือข่ายรถบรรทุกสินค้าเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการใช้พลังงาน (งบประมาณ 9.991 ล้านบาท)
 - โครงการส่งเสริมการขับเคลื่อนพาหนะเพื่อการประหยัดพลังงาน (งบประมาณ 8.745 ล้านบาท)
 - โครงการส่งเสริมระบบบริหารจัดการขนส่งเพื่อการประหยัดพลังงาน (งบประมาณ 25 ล้านบาท)
 - โครงการส่งเสริมการใช้ระบบขนส่งมวลชน Park & Ride (งบประมาณ 20 ล้านบาท)

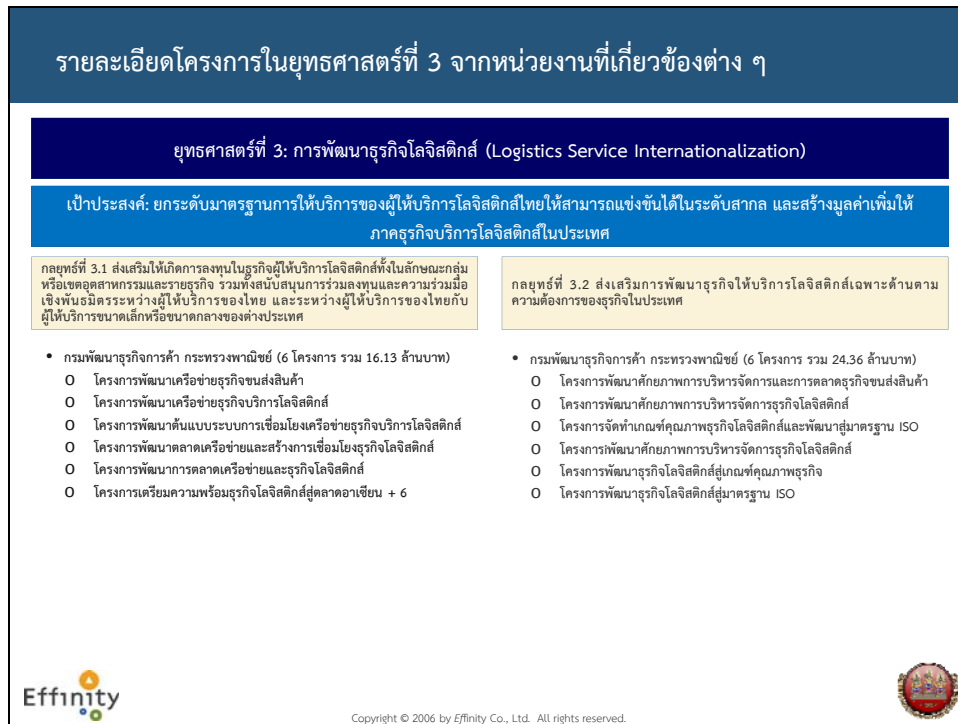
- **สำนักนโยบายและแผนการขนส่งและการจราจร กระทรวงคมนาคม** จำนวน 32 โครงการ งบประมาณรวมทั้งสิ้น 55,699.04 ล้านบาท โดยสามารถแบ่งโครงการออกเป็น 4 ประเภท คือ
 - **ทางราง** งบประมาณรวม 53,271.68 ล้านบาท จำนวน 18 โครงการ เช่น โครงการก่อสร้างทางคู่ในเส้นทางรถไฟสายชายฝั่งทะเลตะวันออก ตอน ฉะเชิงเทรา-คลองสิบเก้า-แก่งคอย และก่อสร้างทางเชื่อมระหว่างสาย (Chord Lines) 3 แห่ง ที่สถานีชุมทาง ฉะเชิงเทรา ชุมทางแก่งคอยและชุมทางภาชี (งบประมาณ 11,348.4 ล้านบาท) โครงการปรับปรุงทางระยะที่ 6 ช่วงสถานี บัวใหญ่-หนองคาย (งบประมาณ 6,779 ล้านบาท) โครงการจัดการรถจักรใหม่ พร้อมอะไหล่เพื่อทดแทนรถจักร GE จำนวน 50 คัน (งบประมาณ 6,562.50 ล้านบาท) เป็นต้น
 - **ทางน้ำ** งบประมาณ 1,505.57 ล้านบาท จำนวน 3 โครงการ เช่น โครงการก่อสร้างสถานีขนส่งสินค้าทางลำน้ำเพื่อประหยัดพลังงานที่ อ.ท่าเรือ จ. พระนครศรีอยุธยา และที่อ.เมือง จ.อ่างทอง (งบประมาณ 754.525 ล้านบาท) เป็นต้น
 - **ทางถนน** งบประมาณ 793 ล้านบาท จำนวน 1 โครงการ ได้แก่ โครงการก่อสร้างถนน สถานีขนส่งสินค้าทางลำน้ำ จ.อ่างทอง ทางหลวงหมายเลข 329 ตอนแยกทางหลวง หมายเลข 340 อ.บางปะหัน
 - **ทางอากาศ** งบประมาณ 4 ล้านบาท จำนวน 3 โครงการ เช่น โครงการพัฒนาระบบจัดการกิจการเดินอากาศเพื่อรองรับ Transport Single Window e-Logistics และการเป็นศูนย์บริการร่วม เป็นต้น
 - **ด้านการบริหารจัดการ** งบประมาณ 124.789 ล้านบาท จำนวน 7 โครงการ เช่น โครงการศึกษาพัฒนาปรับปรุง บำรุง รักษาระบบฐานข้อมูลข้อสนเทศ และแบบจำลองเพื่อบูรณาการพัฒนาระบบขนส่งและจราจรการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบและโลจิสติกส์ (TDL) (งบประมาณ 22.67 ล้านบาท) เป็นต้น

กลยุทธ์ที่ 2.3 พัฒนาเส้นทางการค้าสู่ตะวันออกกลาง แอฟริกา และยุโรป ผ่านทางฝั่งทะเล
อันดามันเพื่อรองรับการพัฒนาพื้นที่อุตสาหกรรมใหม่และการขยายตัวของ
ปริมาณการค้าระหว่างประเทศในระดับโลกและระดับภูมิภาค

มีงบประมาณทั้งสิ้น 21,299.02 ล้านบาท จาก สำนักนโยบายและแผนการขนส่งและการจราจร
กระทรวงคมนาคม รวมจำนวน 12 โครงการ โดยสามารถแบ่งโครงการออกเป็น 4 ประเภท คือ

- **ทางน้ำ** งบประมาณ 12,570.37 ล้านบาท จำนวน 2 โครงการ ได้แก่ โครงการพัฒนาท่าเรือน้ำลึกปากบารา (งบประมาณ 12,479.37 ล้านบาท) และโครงการศึกษาความเหมาะสมและออกแบบเบื้องต้นทางรถไฟเชื่อมโยการขนส่งสินค้าระหว่างท่าเรือฝั่งอ่าวไทยและฝั่งอันดามัน (งบประมาณ 91.00 ล้านบาท)
- **ทางราง** งบประมาณ 5,801.95 ล้านบาท จำนวน 2 โครงการ ได้แก่ โครงการพัฒนาท่าเรือน้ำลึกบริเวณชายฝั่งทะเลอ่าวไทยตอนล่าง (งบประมาณ 5,786.948 ล้านบาท) และโครงการศึกษาความเหมาะสมของการก่อสร้างทางรถไฟสู่ท่าเรือระนอง (งบประมาณ 15.00 ล้านบาท แต่ไม่ได้รับงบประมาณ)
- **ทางถนน** งบประมาณ 2,915.30 ล้านบาท จำนวน 7 โครงการ เช่น โครงการก่อสร้างถนนเชื่อมโยงท่าเรือปากบารา-ทางหลวง หมายเลข 416 บ.ฉลุ-อ.ละงู ตอน 3 ระยะทาง 18 กม. (งบประมาณ 450.00 ล้านบาท) โครงการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขงบริเวณ อ.เชียงของ เพื่อเชื่อมโยงทางหลวง R3 ที่ห้วยทราย สปป.ลาว (งบประมาณ 770.80 ล้านบาท) เป็นต้น
- **ด้านการบริหารจัดการ** งบประมาณ 11.4 ล้านบาท จำนวน 1 โครงการ ได้แก่ โครงการศึกษาความเหมาะสมในการจัดตั้ง Intermodal Facilities ในบริเวณเชียงแสนและเชียงของและระบบการขนส่งเชื่อมโยงเพื่อให้เกิด North-South Corridor สู่ท่าเรือชายฝั่งทะเลอันดามัน เพื่อการพัฒนาระบบการขนส่งเพื่อรองรับการค้ากับประเทศจีนตอนใต้

แผนภาพที่ 21: รายละเอียดโครงการในยุทธศาสตร์ที่ 3



3) ยุทธศาสตร์ที่ 3 เป็นการพัฒนารัฐกิจโลจิสติกส์ (Logistics Service Internationalization) โดยมีเป้าประสงค์เพื่อยกระดับมาตรฐานการให้บริการของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทยให้สามารถแข่งขันได้ในระดับสากล และสร้างมูลค่าเพิ่มให้ภาคธุรกิจบริการโลจิสติกส์ในประเทศ ยุทธศาสตร์นี้มีงบประมาณทั้งสิ้น 40.5 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 0.04 ของงบประมาณทั้งหมด (ณ วันที่ 6 ตุลาคม 2554 ที่ปรึกษา ได้รับข้อมูลจากกรมพัฒนาธุรกิจการค้า กระทรวงพาณิชย์ เท่านั้น ซึ่งยังขาดข้อมูลจากกรมส่งเสริมการส่งออก) ซึ่งแบ่งออกเป็น 2 กลยุทธ์ดังนี้

กลยุทธ์ที่ 3.1 ส่งเสริมให้เกิดการลงทุนในธุรกิจผู้ให้บริการโลจิสติกส์ทั้งในลักษณะกลุ่มหรือเขตอุตสาหกรรมและรายธุรกิจ รวมทั้งสนับสนุนการร่วมลงทุนและความร่วมมือเชิงพันธมิตรระหว่างผู้ให้บริการของไทย และระหว่างผู้ให้บริการของไทยกับผู้ให้บริการขนาดเล็กหรือขนาดกลางของต่างประเทศ มีงบประมาณ 16.13 ล้านบาท จำนวน 6 โครงการ จากกรมพัฒนาธุรกิจการค้า กระทรวงพาณิชย์ ได้แก่

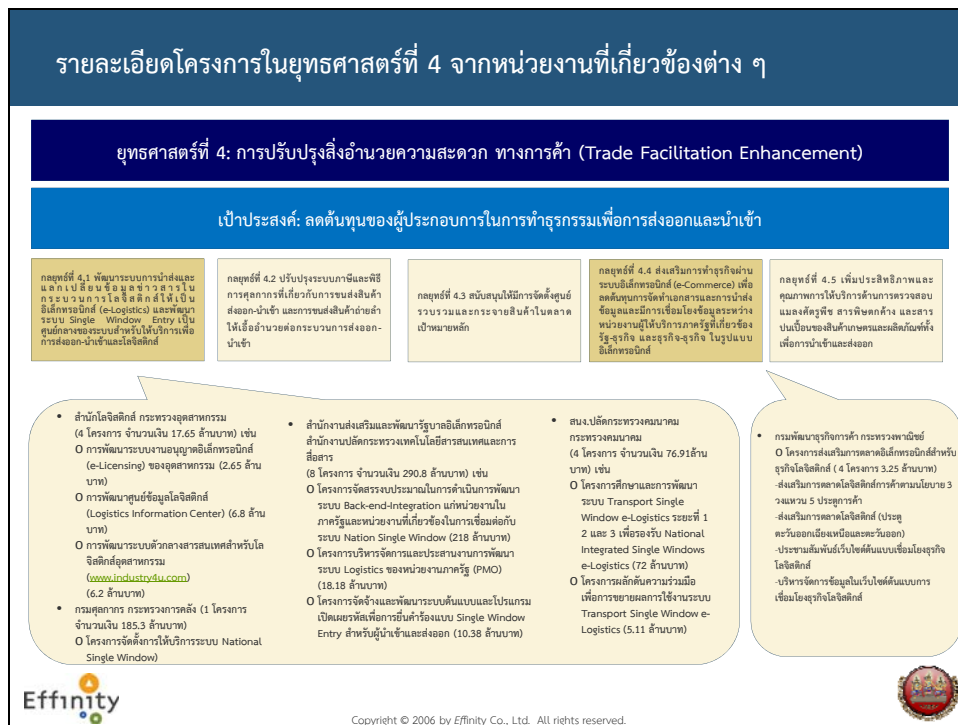
- โครงการพัฒนาเครือข่ายธุรกิจขนส่งสินค้า
- โครงการพัฒนาเครือข่ายธุรกิจบริการโลจิสติกส์
- โครงการพัฒนาต้นแบบระบบการเชื่อมโยงเครือข่ายธุรกิจบริการโลจิสติกส์
- โครงการพัฒนาตลาดเครือข่ายและสร้างการเชื่อมโยงธุรกิจโลจิสติกส์
- โครงการพัฒนาการตลาดเครือข่ายและธุรกิจโลจิสติกส์
- โครงการเตรียมความพร้อมธุรกิจโลจิสติกส์สู่ตลาดอาเซียน+ 6

กลยุทธ์ที่ 3.2 ส่งเสริมการพัฒนาธุรกิจให้บริการโลจิสติกส์เฉพาะด้านตามความต้องการของ ธุรกิจในประเทศ

งบประมาณทั้งสิ้น 24.36 ล้านบาท จำนวน 6 โครงการ จากกรมพัฒนาธุรกิจ
การค้า กระทรวงพาณิชย์ ได้แก่

- โครงการพัฒนาศักยภาพการบริหารจัดการและการตลาดธุรกิจขนส่ง
สินค้า
- โครงการพัฒนาศักยภาพการบริหารจัดการธุรกิจโลจิสติกส์
- โครงการจัดทำเกณฑ์คุณภาพธุรกิจโลจิสติกส์และพัฒนาสู่มาตรฐาน
ISO
- โครงการพัฒนาศักยภาพการบริหารจัดการธุรกิจโลจิสติกส์
- โครงการพัฒนาธุรกิจโลจิสติกส์สู่เกณฑ์คุณภาพธุรกิจ
- โครงการพัฒนาธุรกิจโลจิสติกส์สู่มาตรฐาน ISO

แผนภาพที่ 22: รายละเอียดโครงการในยุทธศาสตร์ที่ 4



4) ยุทธศาสตร์ที่ 4 เป็นยุทธศาสตร์ที่เน้นการปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้า (Trade Facilitation Enhancement) โดยมีเป้าประสงค์เพื่อลดต้นทุนของผู้ประกอบการในการทำธุรกรรมเพื่อการส่งออกและนำเข้า มีงบประมาณทั้งสิ้น 574.0 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 0.60 ของงบประมาณทั้งหมด โดยได้รับงบประมาณมากเป็นอันดับ 2 รองจากยุทธศาสตร์ที่ 2 ซึ่งภายใต้ยุทธศาสตร์นี้ประกอบด้วย 4 กลยุทธ์ แต่มีเพียง 2 กลยุทธ์ที่ได้รับข้อมูลด้านงบประมาณคือ กลยุทธ์ที่ 4.1 และ 4.4 ดังนั้นจึงขอเสนอเฉพาะสองกลยุทธ์ดังกล่าว

กลยุทธ์ที่ 4.1 พัฒนาระบบการนำเข้าและแลกเปลี่ยนข้อมูลข่าวสารในกระบวนการโลจิสติกส์ให้เป็นอิเล็กทรอนิกส์ (e-Logistics) และพัฒนาระบบ Single Window Entry เป็นศูนย์กลางของระบบสำหรับให้บริการเพื่อการส่งออก-นำเข้าและโลจิสติกส์ สำนักโลจิสติกส์ งบประมาณรวมทั้งสิ้น 570.785 ล้านบาท ซึ่งได้รับข้อมูลจากหน่วยงานดังนี้

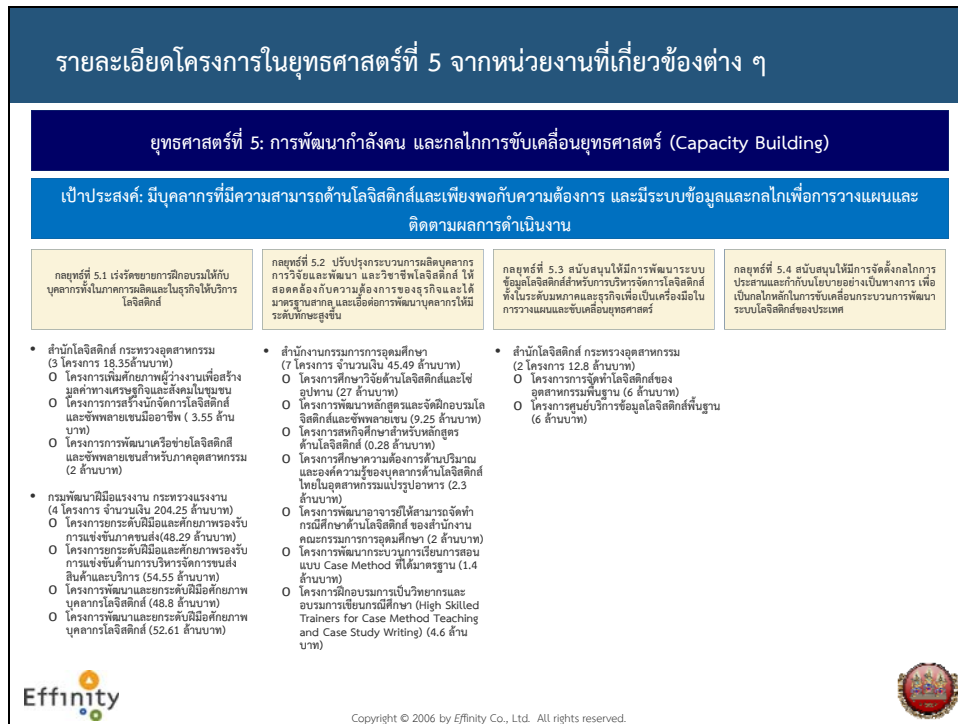
- กรมอุตสาหกรรมพื้นฐานและการเหมืองแร่ กระทรวงอุตสาหกรรม งบประมาณ 17.65 ล้านบาท มี 4 โครงการ เช่น
 - โครงการพัฒนาระบบงานอนุญาตอิเล็กทรอนิกส์ (e-Licensing) ของอุตสาหกรรม (งบประมาณ 2.65 ล้านบาท)
 - โครงการพัฒนาศูนย์ข้อมูลโลจิสติกส์ (Logistics Information Center) (งบประมาณ 6.8 ล้านบาท)

- โครงการพัฒนาระบบตัวกลางสารสนเทศสำหรับโลจิสติกส์อุตสาหกรรม (www.industry4u.com) (งบประมาณ 6.2 ล้านบาท) เป็นต้น
- **กรมศุลกากร กระทรวงการคลัง** งบประมาณ 185.425 ล้านบาท จำนวน 1 โครงการ คือ โครงการจัดตั้งการให้บริการระบบ National Single Window (NSW)
- **สำนักส่งเสริมและพัฒนารัฐบาลอิเล็กทรอนิกส์ สำนักงานปลัดกระทรวงเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร** งบประมาณ 290.8 ล้านบาท จำนวน 8 โครงการ เช่น
 - โครงการจัดสรรงบประมาณในการดำเนินการพัฒนาระบบ Back-End-Integration แก่หน่วยงานในภาครัฐและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการเชื่อมต่อกับระบบ National Single Window (218 ล้านบาท)
 - โครงการบริหารจัดการและประสานงานการพัฒนาระบบ Logistics ของหน่วยงานภาครัฐ (PMO) (18.18 ล้านบาท)
 - โครงการจัดจ้างและพัฒนาระบบต้นแบบและโปรแกรมเปิดเผยรหัสเพื่อการยื่นคำร้องแบบ Single Window Entry สำหรับผู้นำเข้าและส่งออก (10.38 ล้านบาท)
- **สนง.ปลัดกระทรวงคมนาคม กระทรวงคมนาคม** งบประมาณ 76.91 ล้านบาท จำนวน 4 โครงการ เช่น
 - โครงการศึกษาและการพัฒนาระบบ Transport Single Window e-Logistics ระยะที่ 1, 2 และ 3 เพื่อรองรับ National Integrated Single Windows e-Logistics (72 ล้านบาท)
 - โครงการผลักดันความร่วมมือเพื่อการขยายผลการใช้งานระบบ Transport Single Window e-Logistics (5.11 ล้านบาท)

กลยุทธ์ที่ 4.4 ส่งเสริมการทำธุรกิจผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ (e-Commerce) เพื่อลดต้นทุนการจัดทำเอกสารและการนำส่งข้อมูลและมีการเชื่อมโยงข้อมูลระหว่างหน่วยงานผู้ให้บริการภาครัฐที่เกี่ยวข้อง รัฐ-ธุรกิจ และธุรกิจ-ธุรกิจ ในรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์ ซึ่งได้รับข้อมูลจากหน่วยงานดังนี้

- **กรมพัฒนาธุรกิจการค้า กระทรวงพาณิชย์** งบประมาณ 3.25 ล้านบาท จำนวน 1 โครงการ คือ โครงการส่งเสริมการตลาดอิเล็กทรอนิกส์สำหรับธุรกิจโลจิสติกส์ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อส่งเสริมการตลาดโลจิสติกส์การค้าตามนโยบาย 3 วงแหวน 5 ประตุการค้า และส่งเสริมการตลาดโลจิสติกส์ (ประตุตะวันออกเฉยงเหนือและตะวันออก) รวมทั้งประชาสัมพันธ์เว็บไซต์ต้นแบบเชื่อมโยงธุรกิจโลจิสติกส์ และบริหารจัดการข้อมูลในเว็บไซต์ต้นแบบการเชื่อมโยงธุรกิจโลจิสติกส์

แผนภาพที่ 23: รายละเอียดโครงการในยุทธศาสตร์ที่ 5



5) ยุทธศาสตร์ที่ 5 เป็นยุทธศาสตร์ที่เน้นการพัฒนากำลังคน และกลไกการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ (Capacity Building) โดยเป้าประสงค์เพื่อให้มีบุคลากรที่มีความสามารถด้านโลจิสติกส์และเพียงพอกับความต้องการ และมีระบบข้อมูลและกลไกเพื่อการวางแผนและติดตามผลการดำเนินงานงบประมาณรวมทั้งสิ้น 269.4 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 0.28 ของงบประมาณทั้งหมด ซึ่งภายใต้ยุทธศาสตร์นี้ประกอบด้วย 4 กลยุทธ์ แต่มีเพียง 3 กลยุทธ์ที่ได้รับข้อมูลด้านงบประมาณคือ กลยุทธ์ที่ 5.1, 5.2 และ 5.3 ดังนั้นจึงขอเสนอเฉพาะสามกลยุทธ์ดังกล่าวดังนี้

กลยุทธ์ที่ 5.1 เร่งรัดขยายการฝึกอบรมให้กับบุคลากรทั้งในภาคการผลิตและในธุรกิจให้บริการโลจิสติกส์

งบประมาณทั้งสิ้น 209.8 ล้านบาท ซึ่งได้รับข้อมูลจากหน่วยงานดังนี้

- **สำนักโลจิสติกส์ กระทรวงอุตสาหกรรม** จำนวน 2 โครงการ ได้แก่
 - โครงการสร้างนักจัดการโลจิสติกส์และซัพพลายเชนมืออาชีพ (งบประมาณ 3.55 ล้านบาท)
 - โครงการการพัฒนาเครือข่ายโลจิสติกส์และซัพพลายเชนสำหรับภาคอุตสาหกรรม (งบประมาณ 2 ล้านบาท)
- **กรมพัฒนาฝีมือแรงงาน กระทรวงแรงงาน** งบประมาณ 204.25 ล้านบาท จำนวน 4 โครงการ ได้แก่
 - โครงการยกระดับฝีมือและศักยภาพรองรับการแข่งขันภาคขนส่ง (งบประมาณ 48.29 ล้านบาท)

- โครงการยกระดับฝีมือและศักยภาพรองรับการแข่งขันด้านการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการ (งบประมาณ 54.55 ล้านบาท)
- โครงการพัฒนาและยกระดับฝีมือศักยภาพบุคลากรโลจิสติกส์ (งบประมาณ 101.41 ล้านบาท)

กลยุทธ์ที่ 5.2 ปรับปรุงกระบวนการผลิตบุคลากร การวิจัยและพัฒนา และวิชาชีพโลจิสติกส์ ให้สอดคล้องกับความต้องการของธุรกิจและได้มาตรฐานสากล และเอื้อต่อการพัฒนาบุคลากรให้มีระดับทักษะสูงขึ้น

งบประมาณทั้งสิ้น 46.83 ล้านบาทซึ่งได้รับข้อมูลจาก สำนักงานคณะกรรมการการอุดมศึกษา จำนวน 7 โครงการ ได้แก่

- โครงการศึกษาวิจัยด้านโลจิสติกส์และโซ่อุปทาน (งบประมาณ 27.0 ล้านบาท)
- โครงการพัฒนาหลักสูตรและจัดฝึกอบรมโลจิสติกส์และซัพพลายเชน (งบประมาณ 9.25 ล้านบาท)
- โครงการสหกิจศึกษาสำหรับหลักสูตรด้านโลจิสติกส์ (งบประมาณ 0.28 ล้านบาท)
- โครงการศึกษาความต้องการด้านปริมาณและองค์ความรู้ของบุคลากรด้านโลจิสติกส์ไทยในอุตสาหกรรมแปรรูปอาหาร (งบประมาณ 2.3 ล้านบาท)
- โครงการพัฒนาอาจารย์ให้สามารถจัดทำกรณีศึกษาด้านโลจิสติกส์ของสำนักงานคณะกรรมการการอุดมศึกษา (งบประมาณ 2.0 ล้านบาท)
- โครงการพัฒนากระบวนการเรียนการสอนแบบ Case Method ที่ได้มาตรฐาน (งบประมาณ 1.4 ล้านบาท)
- โครงการฝึกอบรมการเป็นวิทยากรและอบรมการเขียนกรณีศึกษา (High Skilled Trainers for Case Method Teaching and Case Study Writing) (งบประมาณ 4.6 ล้านบาท)

กลยุทธ์ที่ 5.3 สนับสนุนให้มีการพัฒนาระบบข้อมูลโลจิสติกส์สำหรับการบริหารจัดการ
โลจิสติกส์ทั้งในระดับมหภาคและธุรกิจเพื่อเป็นเครื่องมือในการวางแผนและ
ขับเคลื่อนยุทธศาสตร์

งบประมาณทั้งสิ้น 12.8 ล้านบาท จาก สำนักโลจิสติกส์ กระทรวงอุตสาหกรรม มี
2 โครงการ ได้แก่

- โครงการการจัดทำโลจิสติกส์ของอุตสาหกรรมพื้นฐาน
(งบประมาณ 6 ล้านบาท)
- โครงการศูนย์บริการข้อมูลโลจิสติกส์พื้นฐาน (งบประมาณ 6.8 ล้านบาท)

5.5) ผลการประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group)

ที่ผ่านมา ที่ปรึกษาฯ ได้ดำเนินการจัดประชุมกลุ่มย่อยร่วมกับผู้ทรงคุณวุฒิและผู้เชี่ยวชาญด้านโลจิสติกส์ ทั้งจากภาคเอกชน ภาควิชาการ และหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้อง จำนวน 2 ครั้ง ดังนี้

5.5.1) การประชุมกลุ่มย่อย ครั้งที่ 1

การประชุมกลุ่มย่อยครั้งที่ 1 จัดขึ้นเมื่อวันที่ 2 กันยายน 2554 ในภาคเช้า เวลา 9.30 – 12.00 น. ณ สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ห้องสีปพนธ์ อาคาร 4 ชั้น 1 โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อ

- (1) ทบทวนผลการดำเนินงานตามแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยปี พ.ศ. 2550 -2554
- (2) สร้างความเข้าใจเกี่ยวกับบทบาทการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ในการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ
- (3) ระดมความคิดเห็นและข้อเสนอแนะในการกำหนดเป้าหมายและทิศทางในการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของไทยในระยะ 5 ปีข้างหน้า

ทั้งนี้กลุ่มเป้าหมายผู้เข้าร่วมการประชุมกลุ่มย่อยครั้งที่ 1 เป็นการประชุมร่วมกับผู้ประกอบการผู้ทรงคุณวุฒิและผู้เชี่ยวชาญจากภาคเอกชนและภาควิชาการที่เกี่ยวข้อง โดยมีผู้เข้าร่วมประชุมจำนวนทั้งสิ้น 33 ท่าน (รายนามดังปรากฏในภาคผนวก ณ)

สรุปสาระสำคัญที่ได้จากการประชุมกลุ่มย่อย ครั้งที่ 1

สาระสำคัญที่ได้จากการประชุมระดมความคิดเห็นสามารถสรุปโดยแบ่งเป็น 2 ด้านคือ

- 1) ประเด็นปัญหา อุปสรรคและข้อจำกัดในการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย
- 2) ข้อเสนอแนะในการกำหนดเป้าหมายและทิศทางในการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของไทยในระยะ 5 ปีข้างหน้า

1) ประเด็นปัญหา อุปสรรคและข้อจำกัดในการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย

- 1.1) เป้าหมายการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ที่ผ่านมา มุ่งเน้นเฉพาะมิติการเพิ่มประสิทธิภาพของระบบโลจิสติกส์ โดยวัดจากการลดต้นทุนโลจิสติกส์ (เชิงปริมาณ) เท่านั้น ยังขาดในส่วนของการสร้างมูลค่าเพิ่ม (Value-Added)
- 1.2) กลไกการขับเคลื่อนพึ่งพาภาครัฐมากเกินไป ส่งผลให้
 - การพัฒนาไม่มีความก้าวหน้า และไม่เกิดประสิทธิภาพเท่าที่ควร

- ขาดความต่อเนื่องของการแปลงแผนฯ ไปสู่การปฏิบัติอันเนื่องมาจากขาดเสถียรภาพทางการเมือง
- หน่วยงานภาครัฐมักใช้ประโยชน์จากคำว่า “โลจิสติกส์” ในการของบประมาณ
- การลงทุนเพื่อพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน (กว่าร้อยละ 99 ของงบประมาณด้านโลจิสติกส์) ไม่สามารถจำแนกในส่วนของการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนและระบบโลจิสติกส์

1.3) เมื่อพิจารณาการดำเนินงานตามประเด็นยุทธศาสตร์ พบว่า

- ยุทธศาสตร์ที่ 2 เน้นการขนส่งทางถนนซึ่งมีต้นทุนสูง ในขณะที่ประสบความล้มเหลวในการพัฒนาระบบราง ขาดการพัฒนาการขนส่งทางน้ำและทางชายฝั่งทะเลให้เห็นผลเป็นรูปธรรม
- ยุทธศาสตร์ที่ 4 ภาครัฐใช้งบประมาณเพื่อดำเนินการศึกษา ขาดการพัฒนาระบบ e-logistics และสิ่งอำนวยความสะดวกที่นำมาใช้จริงให้เกิดผลเป็นรูปธรรม และความล้มเหลวของภาครัฐในการปรับแก้กฎหมาย กฎระเบียบที่เป็นอุปสรรคต่อการพัฒนาระบบโลจิสติกส์
- ยุทธศาสตร์ที่ 5 ไม่ได้ให้ความสำคัญเท่าที่ควร ส่งผลให้ (1) ขาดแคลนบุคลากรที่มีคุณภาพไม่เพียงพอกับความต้องการ เนื่องจากขาดอาจารย์/ผู้ฝึกสอน ที่มีคุณภาพ (2) บุคลากรด้านโลจิสติกส์ที่มีอยู่ขาดการยกระดับองค์ความรู้ (3) ขาดผู้บริหารที่มีทักษะความสามารถในการวิเคราะห์และภาษาอังกฤษ และ (4) ขาดการวางแผนการผลิตบุคลากรใหม่นำไปสู่ภาวะตกรงาน

1.4) ข้อจำกัดที่อาจส่งผลกระทบต่อการพัฒนาโลจิสติกส์ ได้แก่

- การบังคับใช้กฎหมายที่ไม่มีประสิทธิภาพ ส่งผลกระทบต่อต้นทุนขนส่งและโลจิสติกส์ เช่น ปัญหาเรื่องสำลยสูงถึงร้อยละ 15 ของต้นทุนโลจิสติกส์
- โครงสร้างการจัดภาษี และการใช้ภาษีเพื่อเป็นเครื่องมือสนับสนุนการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ เช่น การกำหนดอัตราภาษีนำเข้ารถบรรทุกสูงถึงร้อยละ 40 ซึ่งส่งผลกระทบต่อต้นทุนของผู้ประกอบการไทยและไม่สามารถแข่งขันกับคู่แข่งต่างชาติได้
- ประเทศในทวีปยุโรปมีความกังวลเรื่อง Green Concept และใช้เป็นมาตรการกีดกันการนำเข้าสินค้า (Non-Tariff Barriers) จากประเทศไทย ซึ่งทำให้การส่งออกไปยังประเทศเหล่านั้นมีข้อจำกัดมากขึ้น

2) ข้อเสนอแนะในการกำหนดเป้าหมายและทิศทางในการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของไทยในระยะ 5 ปีข้างหน้า

2.1) ทิศทางและเป้าหมายของแผนพัฒนาโลจิสติกส์แห่งชาติระยะที่ 2 ควรเปลี่ยนการให้ความสำคัญดังนี้

- จาก “ประสิทธิภาพ (Efficiency)” มาเป็น “ประสิทธิภาพ + โอกาสที่กำลังจะเกิดขึ้น”

- จาก “การลดต้นทุน” (Cost) มาเป็น “รายได้และกำไร”
- จาก “Domestic Scale” มาเป็น “Regional and Global Scale”
- การขนส่งระหว่างประเทศในภูมิภาคมีแนวโน้มที่จะเปลี่ยนจาก “Sea & Air Freight” มาเป็น “Road and Rail Freight” มากขึ้น ซึ่งควรเน้นการพัฒนาการขนส่งข้ามแดนให้มีประสิทธิภาพมากขึ้นและสร้างระบบโลจิสติกส์ให้เอื้อต่อ Regional and Global Players มากขึ้น
- เน้นให้ภาคเอกชนมีบทบาทหลักในการขับเคลื่อนการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ รวมทั้งมีกลไกกำกับติดตามประเมินผลการดำเนินงานและกลั่นกรองการจัดงบประมาณที่มีเหมาะสมและเกิดประสิทธิภาพ

2.2) ควรให้ความสำคัญกับการพัฒนาระบบขนส่งที่มีประสิทธิภาพและการใช้พลังงาน โดย

- เร่งพัฒนาระบบขนส่งทางรถไฟ ภาครัฐควรผลักดันการสร้างระบบรางรถไฟทางคู่ เพื่อลดต้นทุนด้านพลังงาน โดยให้ความสำคัญกับรถไฟที่ระดับความเร็ว 160 กม.ต่อชั่วโมง ก่อน ยังไม่จำเป็นต้องพัฒนาอย่างก้าวกระโดดที่จะหวังให้มีรถไฟความเร็วสูงดังเช่นประเทศอื่น
- ผลักดันการพัฒนาระบบขนส่งทางน้ำและชายฝั่ง เช่น ผลักดันโครงการเจ้าพระยา 2 เพื่อแก้ปัญหาทั้งด้านโลจิสติกส์และน้ำท่วม พัฒนาเส้นทางน้ำ (Inland Waterway) เชื่อมทางตะวันออก (แม่น้ำยม-แหลมฉบัง) พิจารณาการใช้เรือที่เหมาะสมกับการขนส่งในแม่น้ำ เช่น ยกเลิกการใช้เรือลากจูงในแม่น้ำเจ้าพระยาและสนับสนุนให้ใช้เรือที่มีเครื่องยนต์ เนื่องจากแม่น้ำมีลักษณะแคบและเพิ่มภาระต้นทุนของการขนส่ง พัฒนาเส้นทางเดินเรือไปยังอินโดนีเซียและฟิลิปปินส์

2.3) ส่งเสริมการพัฒนาการขนส่งระหว่างประเทศ และการขนส่งข้ามชายแดนให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น

- ควรเชื่อมโยงเมือง/ประตูการค้าในประเทศไทยกับเมือง/ประตูการค้าหลักที่สำคัญในต่างประเทศ โดยเฉพาะในจีน ลาว กัมพูชา และพม่า เพื่อมิให้ไทยต้องตกอยู่ในภาวะเสียเปรียบดังเช่นกรณีไทยกับมาเลเซียในปัจจุบัน
- ควรพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ (Facilities) เพื่รองรับการเคลื่อนย้ายสินค้าและบริการ
- พัฒนาบุคลากรที่เน้นเชิงคุณภาพและเน้น Area-Based เชิงลึกให้มากขึ้น และเรียนภาษาของประเทศเพื่อนบ้านเร่งด่วน

2.4) ยกย่อง LSPs ของไทยให้สามารถให้บริการและแข่งขันได้ในระดับสากล หรือเป็น Regional Players มากขึ้น ด้วยการส่งเสริมให้ผู้ประกอบการไทยไปลงทุนในต่างประเทศ ขยายช่องทางการเข้าถึงตลาดและกลุ่มลูกค้า และมีการใช้มาตรการ Tax Incentive ที่มีประสิทธิภาพ

- 2.5) ภาครัฐควรเร่งปรับแก้กฎหมาย และพัฒนาส่งอำนวยความสะดวกในการขนส่งและโลจิสติกส์ให้เอื้อต่อการค้าและการลงทุน รวมทั้งเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ เช่น ผลักดันระบบ e-Logistics ให้เกิดขึ้นจริงเป็นรูปธรรม ปรับแก้กฎระเบียบ/เพิ่มประสิทธิภาพพิธีการศุลกากร ใช้ประโยชน์จากกองทุนน้ำมัน ปรับปรุงโครงสร้างการจัดภาษี/ลดภาษีนำเข้ารถบรรทุก และบังคับใช้กฎหมายอย่างจริงจัง
- 2.6) บริหารจัดการและใช้โครงสร้างพื้นฐานที่มีอยู่อย่างมีประสิทธิภาพและเกิดประโยชน์สูงสุด เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพของระบบโลจิสติกส์ และสร้างมูลค่าเพิ่มจากกิจกรรมโลจิสติกส์ที่มีประสิทธิภาพ เช่น ควรใช้ประโยชน์จากท่าอากาศยานในภูมิภาคของประเทศไทยในการขนส่งสินค้าให้มากขึ้น

5.5.2) การประชุมกลุ่มย่อย ครั้งที่ 2

การประชุมกลุ่มย่อยครั้งที่ 2 จัดขึ้นเมื่อวันที่ 13 กันยายน 2554 ในภาคเช้า เวลา 9.30–12.00 น. ณ สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ห้องสีปนนท์ อาคาร 4 ชั้น 1 โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อ

- (1) ทบทวนผลการดำเนินงานตามแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยปี พ.ศ. 2550 -2554
- (2) สร้างความเข้าใจเกี่ยวกับบทบาทการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ในการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ
- (3) ระดมความคิดเห็นและข้อเสนอแนะในการกำหนดเป้าหมายและทิศทางในการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของไทยในระยะ 5 ปีข้างหน้า

ทั้งนี้กลุ่มเป้าหมายผู้เข้าร่วมการประชุมกลุ่มย่อยครั้งที่ 2 เป็นการประชุมร่วมกับหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้อง ซึ่งมีผู้เข้าร่วมประชุมจำนวนทั้งสิ้น 33 ท่าน ซึ่งรวมคณะที่ปรึกษาฯ (รายนามดังปรากฏในภาคผนวก ญ)

สรุปสาระสำคัญที่ได้จากการประชุมกลุ่มย่อยครั้งที่ 2

1) ประเด็นปัญหา อุปสรรคและข้อจำกัดในการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย

- 1.1) การแปลงแผนไปสู่การปฏิบัติในระดับสำนัก/กรม/กระทรวง ไม่สอดคล้องกับแผนโลจิสติกส์ฯ ของประเทศ โดยส่วนหนึ่งเนื่องจากผู้มีอำนาจรับผิดชอบในกรมหรือกระทรวงไม่ให้ความสำคัญกับแผนโลจิสติกส์ฯ ที่ร่างขึ้นมา
- 1.2) เจ้าหน้าที่ระดับสูงไม่มีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับโลจิสติกส์อย่างแท้จริง มีการโยกย้ายเจ้าหน้าที่อื่นเนื่องมาจากการเปลี่ยนแปลงทางการเมืองบ่อยครั้งทำให้ไม่มีนโยบายที่ชัดเจน

- 1.3) การออกแบบประมาณในโครงการต่างๆ ขึ้นอยู่กับสำนักงบประมาณ อธิบดี หรือรัฐมนตรีของแต่ละกรม/กระทรวง ซึ่งไม่มีการให้ความสำคัญกับแผนโลจิสติกส์ ของประเทศ เนื่องจากไม่มีความเข้าใจในเนื้อหาของแผนฯ หรือมีการแทรกแซงทางการเมือง ซึ่งทำให้โครงการที่ดี มีคุณภาพ ถูกตัดออกไป
- 1.4) การดำเนินโครงการที่ผ่านมาเป็นการศึกษาโครงการและจัดฝึกอบรมข้าราชการ ไม่มีการให้ความสำคัญอย่างจริงจัง
- 1.5) การทำงานของทางภาครัฐมีความซ้ำซ้อนกัน แม้กระทั่งการดำเนินงานของแต่ละกรมในกระทรวงเดียวกัน
- 1.6) ควรมีการขุดลอกแม่น้ำทั้งประเทศ หรือ การสร้างทางด่วนทางน้ำ เช่น การขุดแม่น้ำเจ้าพระยา 2 เพื่อใช้ประโยชน์จากการขนส่งทางน้ำอย่างเต็มที่ อีกทั้งยังเป็นการลดทอนความเสียหายที่เกิดจากปัญหาน้ำท่วม
- 1.7) ทั้งนี้ควรสนับสนุนการใช้ท่าเรือชายฝั่ง มากกว่าท่าเรือลำน้ำในการขนส่งสินค้า เนื่องจากต้นทุนทางและปลายทางของการขนส่งสินค้าทางลำน้ำไม่มีสินค้าทั้ง 2 จุด ทำให้การขนส่งสินค้าทางลำน้ำไม่มีประสิทธิภาพเท่าที่ควร
- 1.8) การใช้การขนส่งทางน้ำและรางในปัจจุบันยังไม่เป็นการช่วยลดต้นทุนด้านโลจิสติกส์แก่ผู้ประกอบการ จึงไม่เป็นที่นิยม ทั้งๆ ที่การขนส่งด้วย 2 วิธีนี้เป็นการขนส่งที่มีประสิทธิภาพมากที่สุด สามารถขนส่งสินค้าได้ในปริมาณมากในการใช้พลังงานที่ต่ำกว่าการใช้รถบรรทุก
- 1.9) ขาดงบประมาณในการจ้างครูสอนภาษาที่เป็นเจ้าของภาษา
- 1.10) ขาดการสื่อสารระหว่างบริษัทและหน่วยงานด้านการศึกษา จึงทำให้ผลิตบุคลากรไม่ตรงกับความต้องการของตลาด

2) ข้อเสนอแนะในการกำหนดเป้าหมายและทิศทางการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของไทยในระยะ 5 ปีข้างหน้า

- 2.1) ควรคิดและวางแผนให้ไกลกว่าการขนส่งภายในประเทศ เช่น การวางแผนการขนส่งเชื่อมต่อระหว่างกรุงเทพฯ กับเมืองใหญ่ในประเทศต่างๆ รวมถึงระหว่างหัวเมืองใหญ่ของประเทศไทยกับหัวเมืองใหญ่ของประเทศเพื่อนบ้าน
- 2.2) ควรสนับสนุนและพัฒนาการขนส่งทางราง เพราะจะเป็นรูปแบบการขนส่งที่สำคัญหลังจากเปิด AEC ในปี 2558
- 2.3) ควรมีกรมที่ดูแลด้านการขนส่งทางรางโดยเฉพาะเช่นต่างประเทศ เช่น กรมรถไฟ เพื่อเป็นการให้ความสำคัญกับการขนส่งทางรางอย่างจริงจัง
- 2.4) ควรมองนโยบายแบบเชิงรุก เช่น สนับสนุนให้ผู้ประกอบการไทยให้ไปลงทุนในประเทศเพื่อนบ้านโดยทั้งนี้ควรมีข้อมูลเกี่ยวกับประเทศต่างๆ ให้กับผู้ประกอบการ โดยเฉพาะข้อมูลของประเทศเพื่อนบ้าน เช่น ข้อมูลพื้นฐานของแต่ละประเทศ ข้อมูลสำคัญอื่นๆ ที่จะเป็นประโยชน์ต่อการตัดสินใจลงทุนในต่างประเทศ เป็นต้น

- 2.5) ควรมีการกำหนดเป้าหมายของการพัฒนาโลจิสติกส์อย่างชัดเจนว่าทำเพื่ออะไร และยังมีความต้องการที่จะดำเนินการอยู่อีกหรือไม่
- 2.6) ในการปรับเปลี่ยนประเทศไทยให้เป็นประเทศที่มีความเข้มแข็งในด้านการค้า (Trading Nation) จำเป็นต้องระบบโลจิสติกส์ที่มีประสิทธิภาพสูงก่อน ดังเช่นกรณีของประเทศสิงคโปร์ ฮองกง ฝรั่งเศส เนเธอร์แลนด์ แต่จะต้องเป็นในรูปแบบของกิจการของคนไทย ไม่ใช่คนไทยเป็นลูกจ้างเหมือนกรณีประเทศสิงคโปร์
- 2.7) ควรมีการศึกษากฎหมาย และประเด็นต่างๆ ทั้งที่สนับสนุนและเป็นอุปสรรคในการพัฒนาสู่การเป็นประเทศ Trading Nation

5.5.3) การประชุมกลุ่มย่อย ครั้งที่ 3

การประชุมกลุ่มย่อยครั้งที่ 3 จัดขึ้นเมื่อวันที่ 21 ธันวาคม 2554 ในภาคบ่าย เวลา 13.30-16.30 น. ณ ห้อง Library ชั้น B1 โรงแรม ดิ เอทาส บางกอก (The AETAS Bangkok Hotel) ซ. ร่วมฤดี ถ.เพลินจิต กรุงเทพฯ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อ

- (1) ทบทวนและประเมินผลการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย พ.ศ. 2550-2554
- (2) นำเสนอบทสังเคราะห์บริบทการแข่งขัน/การเปลี่ยนแปลงจากภายนอก
- (3) ระดมความคิดเห็นและข้อเสนอแนะในการกำหนดเป้าหมายและทิศทางในการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของไทยในระยะ 5 ปีข้างหน้า พ.ศ. 2555-2559

ทั้งนี้กลุ่มเป้าหมายผู้เข้าร่วมการประชุมกลุ่มย่อยครั้งที่ 3 เป็นการประชุมร่วมกับหน่วยงานทั้งภาครัฐและภาคเอกชนที่เกี่ยวข้อง ซึ่งมีผู้เข้าร่วมประชุมจำนวนทั้งสิ้น 48 ท่าน ซึ่งรวมคณะที่ปรึกษา (รายนามดังปรากฏในภาคผนวก ก)

สรุปสาระสำคัญที่ได้จากการประชุมกลุ่มย่อยครั้งที่ 3

1) ประเด็นปัญหา อุปสรรคและข้อจำกัดในการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย

- 1.1) ปัญหาส่วนใหญ่ของแผนที่ผ่านมา เกิดจากการแปลงแผนไปสู่การปฏิบัติ โดยสาเหตุมาจากการที่ไม่มีหน่วยงานที่มีกำลังผลักดันให้การปฏิบัติเป็นไปตามแผน
- 1.2) การช่วยเหลือด้านเงินกู้จากธนาคาร SMEs นั้นไม่สามารถนำมาใช้ได้จริงในทางปฏิบัติ เนื่องจากกฎระเบียบในการขอเงินกู้นั้นมีค่าธรรมเนียมสูง คือ การจะขอเงินกู้จะต้องของ Overdraft จากธนาคารอื่นก่อน ซึ่งมีค่าธรรมเนียมสูง ทำให้ค่าใช้จ่ายในการขอเงินกู้ดูแพง

- 1.3) การพัฒนาทางรางเป็นไปได้ช้า ปัจจุบันยังไม่มีรถไฟทางคู่
- 1.4) นโยบายทางด้านภาษีและกฎระเบียบเป็นอุปสรรคต่อการทำธุรกิจ
- 1.5) มีการนำ IT เข้ามาใช้ระหว่าง B2B น้อยมาก
- 1.6) การเริ่มทำธุรกิจด้านโลจิสติกส์ในต่างประเทศของ SMEs มีอุปสรรคหลายประการ และการที่จะให้ผู้ประกอบการใหญ่ช่วยเหลือ SMEs โดยการนำเข้าไปในต่างประเทศด้วยนั้น ไม่เกิดขึ้น
- 1.7) การแก้ไขกฎหมายจะไม่เกิดขึ้น เนื่องจากหน่วยงานต่างๆ จะมีอำนาจและความสำคัญต่อภาคเอกชนลดลงจากการแก้ไขกฎหมาย

2) ข้อเสนอแนะในการแก้ไขปัญหา

- 2.1) แก้ไขปัญหาการทำงานของภาครัฐที่ขาดการบูรณาการ และแก้ไขกฎระเบียบที่เป็นอุปสรรคต่อการดำเนินงาน โดยการสั่งงานแบบ Top-down จากผู้ที่มีอำนาจสูงสุด เช่น นายกรัฐมนตรี
- 2.2) ควรมีการจัดตั้งสภาโลจิสติกส์ที่ประกอบด้วยภาครัฐและภาคเอกชน เพื่อรับทราบและเป็นการแลกเปลี่ยนข้อมูล เพื่อสร้างความเข้มแข็ง
- 2.3) ควรมีพระราชบัญญัติ (พรบ.) ด้านโลจิสติกส์
- 2.4) ควรมีการจัดประชุมร่วมกับภาคเอกชนซึ่งเป็นผู้ปฏิบัติ เพื่อให้สามารถแก้ไขกฎระเบียบได้อย่างมีประสิทธิภาพ
- 2.5) การจัดตั้งหน่วยงานที่ทำหน้าที่ในการขับเคลื่อนแผนไปสู่การปฏิบัติ ซึ่งสศช.มีความสามารถที่จะเป็นได้ โดยหน่วยงานนี้ควรทำหน้าที่ในการสร้างความเข้าใจกับทุกหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับแผนฯ เข้าใจถึงเป้าหมายที่แท้จริงร่วมกัน และสร้างการทำงานแบบบูรณาการของแต่ละหน่วยงาน และต้องการผู้นำ Chief Logistics Officer (CLO) ที่มีความรู้ ความสามารถด้านโลจิสติกส์ และมีอำนาจในการตัดสินใจ
- 2.6) รัฐบาลควรให้ความช่วยเหลือ SMEs ในการเริ่มทำธุรกิจในต่างประเทศ โดยการช่วยเหลือด้านข้อมูลเกี่ยวกับกฎหมาย กฎระเบียบ วัฒนธรรม และข้อจำกัดของประเทศนั้นๆ

3) ข้อเสนอแนะในการกำหนดเป้าหมายและทิศทางในการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของไทยในระยะ 5 ปีข้างหน้า

- 3.1) รูปแบบของแผนควรมีความชัดเจน เป็นแบบ Issue-Based ที่มีการกำหนดเป้าหมายที่ชัดเจน
- 3.2) ยุทธศาสตร์ในอีก 5 ปีข้างหน้า ควรเป็นยุทธศาสตร์เชิงรุกและเนื้อหาของแผนควรครอบคลุมถึงระดับภูมิภาคมากขึ้น เนื่องจากการเปิดเสรีด้านโลจิสติกส์ภายใต้ข้อตกลง AEC จะมีขึ้นใน

ปี พ.ศ. 2558 และการทำความตกลงร่วมกับประเทศจีนที่จะขยายทางรถไฟและถนนลงมาในประเทศไทยกลุ่มอาเซียน รวมทั้งประเทศจีนมองประเทศไทยเป็นศูนย์กลางด้านโลจิสติกส์ในภูมิภาคนี้

5.6) ผลการศึกษาดูงาน

พื้นที่ยุทธศาสตร์ที่สำคัญในการศึกษาดูงานภายใต้โครงการฯ ที่ได้รับคัดเลือกตามข้อเสนอแนะของคณะกรรมการฯ ประกอบด้วย 4 แห่ง/ครั้ง ดังนี้

- (1) ท่าเรือลำน้ำตามแนวแม่น้ำป่าสัก
- (2) ท่าเรือแม่น้ำเจ้าพระยาฝั่งตะวันออกถึงท่าเรือแหลมฉบัง
- (3) พื้นที่เศรษฐกิจชายแดนเชียงของ-เชียงแสน จังหวัดเชียงราย
- (4) เส้นทางขนส่งสินค้าทางรถไฟภาคตะวันออกเฉียงเหนือถึงจังหวัดหนองคาย

ในรายงานฉบับนี้ ที่ปรึกษาฯ ขอนำเสนอผลการศึกษาดูงานที่ได้ดำเนินการแล้วเสร็จจำนวน 3 ครั้ง ได้แก่

- (1) การศึกษาดูงานบริเวณท่าเรือลำน้ำตามแนวแม่น้ำป่าสักเมื่อวันที่ 22 กรกฎาคม 2554
- (2) การศึกษาดูงานบริเวณท่าเรือแม่น้ำเจ้าพระยาฝั่งตะวันออกถึงท่าเรือแหลมฉบังเมื่อวันที่ 22 สิงหาคม 2554
- (3) การศึกษาดูงานบริเวณพื้นที่เศรษฐกิจชายแดนเชียงของ-เชียงแสน จังหวัดเชียงรายระหว่างวันที่ 7-8 ตุลาคม 2554

5.6.1) การศึกษาดูงานครั้งที่ 1: บริเวณท่าเรือลำน้ำตามแนวแม่น้ำป่าสัก

สรุปสาระสำคัญที่ได้จากการศึกษาดูงานครั้งที่ 1

การศึกษาดูงานครั้งที่ 1 จัดขึ้นเมื่อวันที่ 22 กรกฎาคม 2554 เป็นการศึกษาดูงานเพื่อรับฟังปัญหาและอุปสรรคบริเวณท่าเรือลำน้ำตามแนวชายฝั่งแม่น้ำป่าสัก โดยการดูงานในครั้งนี้ได้พบกับผู้ประกอบการ บริษัท ภัทรทรานสปอร์ต จำกัด โดยมี คุณปริษา ประสพผล เจ้าของบริษัท และคุณอริษฐ์ พุ่มเข็ม ประธานชมรมท่าเรือประกอบการท่าเรือและคลังสินค้าอำเภอนครหลวง เป็นผู้ให้ข้อมูล นอกจากนี้ที่ปรึกษาฯ ยังได้เยี่ยมชมสถานีขนส่งทางลำน้ำเพื่อการประหยัคพลังงานของกรมท่าเรือ และ ท่าเรือของบริษัท ท่าเรืออยุธยาและไอซีดี จำกัด และได้ลองเรือตามแนวชายฝั่งแม่น้ำป่าสัก เพื่อสำรวจสภาพปัญหาและอุปสรรคที่แท้จริง

บริษัท ภัทรทรานสปอร์ต จำกัด เป็นบริษัทที่ให้บริการครบวงจร โดยมีบริษัทในเครือ คือ

- (1) บริษัท ภัทรทรานสปอร์ต จำกัด ประกอบกิจการดำเนินการขนส่งสินค้าทางน้ำ โดยเรือยนต์และเรือโป๊ะ
- (2) บริษัท ภัทรสตีวโดรีง แอนด์ เซอร์วิส จำกัด ประกอบกิจการดำเนินการขนถ่ายสินค้าทางทะเล
- (3) บริษัท ภัทร-นครหลวง จำกัด ประกอบกิจการดำเนินการท่าเทียบเรือและขนส่งสินค้าทางบก

ในการขนส่งที่แม่น้ำป่าสักเป็นการขนส่งสินค้าแบบเทกอง (Bulk) สินค้าที่ขนส่งคือ ถ่านหิน ปูนเม็ดแร่ และวัสดุก่อสร้าง เส้นทางขนส่งคือ ขนส่งสินค้าไปประเทศกัมพูชาและขนส่งสินค้าส่งออกไปที่เกาะสีชัง

ปัญหาและอุปสรรคที่บริษัทฯ ได้นำเสนอคือ สภาพคลองที่ตื้นเขิน ทำให้การขนส่งลำบากและทำให้เกิดอุบัติเหตุได้มากขึ้น เนื่องจากเชือกที่ผูกเรือขนส่งขาด เรือจะขวางลำน้ำเป็นอันตรายต่อการสัญจรทางน้ำ อีกปัญหาหนึ่งคือ การขาดแคลนแรงงานและบุคลากรที่มีคุณภาพ ปัจจุบันต้องใช้แรงงานกัมพูชามาทดแทนและสะพานหลายสะพาน โดยเฉพาะสะพานนนทบุรี (นวพล) นั้นเตี้ย ทำให้เรือไม่สามารถลอดใต้สะพานได้ ทำให้เสียเวลาในการขนส่งสินค้า

ชมรมท่าเรือประกอบการท่าเรือและคลังสินค้าอำเภอนครหลวง มีสมาชิก 24 รายจากผู้ประกอบการทั้งหมด 34 ราย ในอำเภอคลองหลวง คุณอธิษฐ์ พุ่มเข็ม ประธานชมรมฯ ได้นำเสนอปัญหาและอุปสรรคคือ การขนส่งนั้นขึ้นอยู่กับฤดูกาล ในฤดูน้ำน้อย ลำน้ำจะตื้นเขิน และบางพื้นที่ร่องน้ำตื้น ทำให้เรือขนส่งสินค้าไม่สามารถสัญจรได้ ในฤดูที่น้ำหลาก ระดับน้ำจะสูง ทำให้ไม่สามารถลอดใต้สะพานได้ นอกจากนี้เส้นทางน้ำยังคดเคี้ยวและการสัญจรในลำน้ำแออัด ปัญหาตลิ่งถูกกัดเซาะ พังทลาย เป็นความเดือดร้อนของชาวบ้านที่อาศัยอยู่ริมแม่น้ำ เสาหรือท่อนผูกเรือสาธารณะไม่เพียงพอ เป็นเหตุให้ลำน้ำแออัดและเกิดอุบัติเหตุ ขาดการเชื่อมโยงการขนส่งระหว่างทางน้ำกับทางบก ขาดการสนับสนุนจากทางรัฐ เมื่อเกิดวิกฤติการณ์ต่างๆ ทางภาคเอกชนต้องต่อสู้เอง ความสูงของสะพานและความกว้างของตอม่อสะพานไม่สูงและไม่กว้างพอ

คุณอธิษฐ์ ยังได้เสนอแนะแนวทางการแก้ไขคือ ขุดลอกลำน้ำที่ตื้นเขิน และพัฒนาขยายเส้นทางน้ำให้ตรงและกว้างมากขึ้น เพื่อให้ระบายน้ำได้ดีขึ้น และลดความแรงของน้ำ นอกจากนี้ ยังเสนอให้มีการสำรวจท่อนผูกเรือสาธารณะ เพื่อลดความแออัดของการสัญจรสถานีขนส่งทางลำน้ำเพื่อการประหยัดพลังงาน

จากนั้นที่ปรึกษาฯ ได้เยี่ยมชม และรับฟังปัญหาและอุปสรรคของท่าเรือประหยัดพลังงานของกรมเจ้าท่า ซึ่งได้รับแนวคิดในการสร้างท่าเรือดังกล่าวมาจากความต้องการที่จะประหยัดพลังงานในการขนส่ง โดยการขนส่งทางน้ำใช้น้ำมันเชื้อเพลิงน้อยกว่าการขนส่งโดยรถบรรทุกถึง 1 ใน 8 เท่า ในภาคกลางตอนล่างของประเทศไทยมีแม่น้ำสำคัญ 2 สายที่มีศักยภาพ ได้แก่ แม่น้ำเจ้าพระยา และแม่น้ำป่าสัก ดังจะเห็นได้ว่า ในปัจจุบันมีเอกชนจำนวนมากใช้แม่น้ำทั้ง 2 สายในการขนส่งสินค้าอยู่แล้ว ดังนั้นกระทรวงพลังงานจึงได้ให้งบประมาณสนับสนุนกรมเจ้าท่าเพื่อดำเนินโครงการศึกษาความเหมาะสมและสำรวจออกแบบเพื่อก่อสร้างสถานีขนส่งสินค้าทางลำน้ำเพื่อการประหยัดพลังงาน โดยมีศูนย์วิจัยและพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานอย่างยั่งยืน

ปัญหาที่พบคือ ข้อจำกัดทางเดินเรือในลำน้ำ ความสูงของสะพานและระยะห่างของตอหม้อ มีความแคบ มีลักษณะสูงชัน และเสถียรภาพดินริมตลิ่งบางบริเวณไม่คงตัว ทำให้บางครั้งการขุดลอกพบปัญหาตลิ่งพัง จึงต้องใช้ความระมัดระวัง โดยเฉพาะบริเวณตำบลศาลาลอย อำเภอท่าเรือที่ทำให้เกิดความขัดแย้งระหว่างผู้ประกอบการขนส่งทางน้ำกับผู้พักอาศัยริมน้ำ จึงได้มีข้อเสนอแนะผลักดันให้มีการพัฒนาการขนส่งทางน้ำให้เป็นรูปธรรม เพื่อให้มีการใช้พลังงานที่ขาดแคลนได้อย่างมีประสิทธิภาพ ช่วยลดต้นทุนการขนส่ง ช่วยลดค่าบำรุงรักษาถนนซึ่งสอดคล้องกับแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 11 ที่เน้นการพัฒนาที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม รวมทั้งสอดคล้องกับนโยบายของรัฐบาลทุกสมัยที่เน้นการใช้พลังงานอย่างมีประสิทธิภาพ และนโยบายกระทรวงคมนาคมในการพัฒนาการขนส่งทางรางและน้ำ โดยมีระบบการขนส่งทางถนนเชื่อมโยง

ท่าเรือของ บริษัท ท่าเรืออยุธยาและไอซีดี จำกัด เป็นท่าเรือของ บริษัท เจริญโภคภัณฑ์ จำกัด มีพื้นที่ทั้งหมด 700 ไร่ โดยการให้บริการของท่าเรือฯ คือ การขนส่งทางน้ำ โดยใช้เรือลากจูง (Barge) ที่ออกแบบมาให้เหมาะสมกับการขนส่งทางน้ำของประเทศไทยคือ สะพานเตี้ย

การให้บริการท่าเรือเป็นไปอย่างครบวงจร กล่าวคือ ที่จอดเรือลากจูง (Barge Berth) การดูแลตู้ขนส่งสินค้า (Container Handling) การรักษาและซ่อมแซมตู้ขนส่งสินค้า (Container Maintenance & Repair) การบรรจุสินค้า (Cargo Stuffing) และที่เก็บสินค้า (Warehouse) และการกระจายสินค้าภายในประเทศและต่างประเทศ (Domestic & International Distribution) โดยที่การบริการขนส่งส่วนใหญ่เป็นการขนส่งแบบบรรจุตู้ขนส่งสินค้าเนื่องจากท่าเรือนี้เป็นท่าเรือที่ใช้ขนส่งข้าวที่บรรจุแล้วไปยังต่างประเทศ สินค้าขาออก คือ ข้าว ปูนซีเมนต์ และแป้ง ส่วนสินค้าขาเข้าคือ ปุ๋ย และอาหารสัตว์

ปัญหาและอุปสรรคที่ทางท่าเรืออยุธยาและไอซีดี ได้นำเสนอคือ การบังคับใช้กฎหมายการขนส่งทางบกนั้นไม่เข้มงวด โดยรายอื่นไม่ปฏิบัติตามกฎหมายอย่างเคร่งครัด ในขณะที่บริษัท ท่าเรืออยุธยาและไอซีดี จำกัด ปฏิบัติตามกฎหมายอย่างเคร่งครัด จึงทำให้บริษัทนั้นมีต้นทุนที่สูงกว่าบริษัทอื่น ความสูงของสะพานนั้นเตี้ยเกินไป ทำให้เรือผ่านได้ยาก นอกจากนี้การขนส่งทางน้ำยังมีความเสี่ยงต่อความเสียหายของสินค้ามากกว่าการขนส่งทางบก ทำให้ลูกค้าไม่ค่อยนิยมใช้บริการ ผู้ประกอบการจึงต้องมีการประกันภัยให้กับลูกค้า ซึ่งการประกันภัยสำหรับการขนส่งทางน้ำนั้นสูงกว่าทางบก ทำให้การขนส่งทางน้ำไม่ดึงดูดลูกค้าเท่าที่ควร

จากการนั่งเรือสำรวจสถานที่จริงพบว่า ลำน้ำมีความแคบ และแออัดตลอดลำน้ำ นอกจากนี้ยังพบเห็นฝุ่นละอองที่ฟุ้งกระจายจากการขนส่งแบบเทกอง ทำให้เกิดมลพิษทางอากาศ ซึ่งส่งผลกระทบต่อคุณภาพชีวิตของชาวบ้านที่อาศัยอยู่ในบริเวณนั้น

จากการศึกษาดูงานภาคสนามในครั้งนี้ ที่ปรึกษาฯ สามารถสรุปปัญหาและอุปสรรคของบริเวณท่าเรือลำน้ำตามแนวชายฝั่งแม่น้ำป่าสักในภาพรวมได้ดังนี้

ปัญหาและอุปสรรค

1. สะพานเตี้ยและตอม่อสะพานแคบ โดยเฉพาะสะพานนนทบุรี หรือสะพานนวชัย ที่มีความสูงเพียง 5.3 เมตร
2. ระดับน้ำที่ไม่แน่นอน ทำให้เสียเวลาในการขนส่งสินค้า คือ เมื่อเวลาน้ำขึ้นสูงก็ต้องจอดรอให้ระดับน้ำลดเพื่อลอดผ่านสะพานได้ และในฤดูแล้งน้ำน้อย เรือก็ไม่สามารถสัญจรได้
3. ลักษณะของแม่น้ำที่คดเคี้ยว และตื้นเขิน ทำให้เกิดอุบัติเหตุได้ง่าย และเรือขนส่งสินค้าไม่สามารถสัญจรได้ในช่วงฤดูแล้ง
4. ท่อระบายน้ำสาธารณะไม่เพียงพอ ทำให้ลำน้ำแออัด
5. แรงงานไม่มีคุณภาพ และขาดแคลน
6. ตลาดพังทลาย เนื่องจากการกัดเซาะของน้ำ สร้างความเดือดร้อนให้กับประชาชนที่อาศัยริมแม่น้ำ
7. ขาดการสนับสนุนจากภาครัฐอย่างเป็นรูปธรรม เมื่อเกิดวิกฤตการณ์ต่างๆ ภาคเอกชนต้องต่อสู้เอง
8. การบังคับใช้กฎหมายการขนส่งทางบกนั้นไม่เข้มงวด ทำให้ผู้ที่ปฏิบัติตามกฎหมายมีต้นทุนสูงกว่าผู้ที่ฝ่าฝืนกฎหมาย
9. ขาดการเชื่อมโยงกันระหว่างการขนส่งทางบกและทางน้ำ
10. ต้นทุนด้านการประกันภัยทางน้ำสูงกว่าทางบก เนื่องจากการขนส่งทางน้ำมีความเสี่ยงที่สินค้าจะเสียหายสูงกว่าการขนส่งทางบก

ข้อเสนอแนะ

1. ขุดลอกลำน้ำที่ตื้นเขิน และพัฒนา ขยายเส้นทางน้ำให้ตรงและกว้างมากขึ้น เพื่อให้ระบายน้ำได้ดีขึ้น และลดความแรงของน้ำ
2. ให้มีการสำรวจท่อสาธารณะ เพื่อลดความแออัดของการสัญจร
3. ผลักดันให้มีการพัฒนาการขนส่งทางน้ำให้เป็นรูปธรรม เพื่อการใช้พลังงานที่ขาดแคลนได้อย่างมีประสิทธิภาพ ช่วยลดต้นทุนการขนส่ง ช่วยลดค่าบำรุงรักษาถนนซึ่งสอดคล้องกับแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 11 ที่เน้นการพัฒนาที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม ตลอดจนนโยบายของรัฐบาลทุกสมัยที่เน้นการใช้พลังงานอย่างมีประสิทธิภาพ และนโยบายกระทรวงคมนาคมในการพัฒนาการขนส่งทางรางและน้ำ โดยมีระบบการขนส่งทางถนนเชื่อมโยง
4. บังคับใช้กฎหมายการขนส่งทางบกอย่างเข้มงวด

5.6.2) การศึกษาดูงานครั้งที่ 2: บริเวณท่าเรือแม่น้ำเจ้าพระยาฝั่งตะวันออกถึงท่าเรือแหลมฉบัง

สรุปสาระสำคัญที่ได้จากการศึกษาดูงานครั้งที่ 2

การศึกษาดูงานครั้งที่ 2 จัดขึ้นเมื่อวันที่ 22 สิงหาคม 2554 มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาและรับฟังปัญหาอุปสรรคและข้อเสนอแนะจากภาครัฐและภาคเอกชนที่ประกอบธุรกิจและดำเนินงานในการขนส่งสินค้าจากท่าเรือแม่น้ำเจ้าพระยาฝั่งตะวันออกถึงท่าเรือแหลมฉบัง และท่าเรือศรีราชา

ผลการศึกษาดูงาน

1. ล่องเรือจากท่าเรือ บริษัท ไทยพรอสเพอริตี้ เทอร์มินอล จำกัด (TPT) สู่อำเภอแหลมฉบัง โดยเรือของบริษัท Regional Container Lines (RCL)

บริษัท ไทยพรอสเพอริตี้ เทอร์มินอล จำกัด ได้จัดตั้งเมื่อวันที่ 28 เมษายน 2532 โดยการร่วมทุนระหว่าง บริษัท ปัญจมิตรโฮลดิ้ง จำกัด และ บริษัท คำสากรลชีเมนต์ไทย จำกัด เพื่อจัดตั้งเป็นบริษัทที่ดำเนินธุรกิจเกี่ยวกับการบริหารท่าเรือเพื่อการขนถ่ายสินค้านำเข้า-ส่งออก ระหว่างประเทศ โดยในปี พ.ศ. 2532 บริษัทฯ เริ่มเข้าบริหารท่าเรือแห่งแรกที่ท่าเรือหมายเลข 10 ที่อำเภอพระประแดง จังหวัดสมุทรปราการ ซึ่งเป็นท่าเรือที่เน้นสินค้าประเภทตู้คอนเทนเนอร์เป็นหลัก

ท่าเรือมีพื้นที่ทั้งหมดขนาด 80,000 ตารางเมตร ซึ่งประกอบด้วยพื้นที่หน้าท่าเพื่อจอดเรือ และพื้นที่หลังท่าเพื่อใช้เก็บสินค้า สำหรับพื้นที่หน้าท่าเพื่อจอดเรือนั้นมีความยาวของท่า 150 เมตร ความกว้าง 50 เมตร ระดับน้ำลึกโดยเฉลี่ย 8.5 เมตร โดยพื้นที่ทั้งหมดเป็นคอนกรีตเสริมเหล็ก สามารถรับน้ำหนักเฉลี่ยได้ 10 ตัน/ตารางเมตร ส่วนพื้นที่หลังท่าที่ใช้เก็บสินค้าประกอบด้วยโรงพักสินค้า (Warehouse) นำเข้า 3 หลัง มีพื้นที่ 10,000 ตารางเมตร และโรงพักสินค้าส่งออก 1 หลัง พื้นที่ 880 ตารางเมตร ลานเก็บตู้คอนเทนเนอร์ (Container Yard) ขนาด 40,000 ตารางเมตร ความสามารถในการขนถ่ายตู้คอนเทนเนอร์ 150,000 TEUs/ปี โดยแยกเป็นสัดส่วนระหว่างตู้คอนเทนเนอร์ด้านนำเข้า-ส่งออก

บริษัท RCL เป็นบริษัทที่ให้บริการเรือ Feeder โดยขนส่งสินค้าจาก ท่าเรือ บริษัท ไทยพรอสเพอริตี้ เทอร์มินอล จำกัด (TPT) ไปท่าเรือแหลมฉบัง แล้วขนส่งต่อไปที่ประเทศสิงคโปร์อีกครั้ง เพื่อกระจายสินค้าต่อไปยังประเทศต่างๆ ทั่วโลก บริษัทมีเรือทั้งหมด 41 ลำ และมีจุดหมายมากกว่า 70 จุดหมายในทวีปเอเชีย ออสเตรเลีย และตะวันออกกลาง

ปัญหาและอุปสรรค

จากการที่คณะที่ปรึกษา ได้ล่องเรือขนส่งสินค้า และสอบถามจากผู้ประกอบการและแรงงานที่ทำงานบนเรือ จึงทำให้ได้รับทราบถึงปัญหาและอุปสรรค ดังนี้

- สันดรที่ปากแม่น้ำขวางการเดินเรือ
- ค่าบริการ Freight มีราคาสูง เนื่องจากไม่มีตู้คอนเทนเนอร์เปล่า
- ขาดองค์กรที่จะมาดูแลแรงงานในสาขาอาชีพนี้
- ขาดการสนับสนุนด้านการศึกษาให้สอดคล้องกับนโยบาย กล่าวคือ นโยบายต้องการแรงงานในตำแหน่งเดิมที่มีการศึกษาสูงขึ้น แต่ไม่มีการจัดหาให้แรงงานเข้าถึงการศึกษาขั้นนั้น

ข้อเสนอแนะ

- ภาครัฐควรสนับสนุนตู้คอนเทนเนอร์เปล่า เพื่อที่จะช่วยเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน
- ให้มีการพัฒนาการขนส่งทางรางด้านหลังของท่าเรือ เพื่อช่วยกระจายสินค้าให้มีต้นทุนต่ำลง

2. บริษัท ที ไอ พี เอส จำกัด (TIPS)

บริษัท ที ไอ พี เอส จำกัด (TIPS) เป็นท่าเทียบเรือตู้สินค้า (Container) ที่ท่าเรือแหลมฉบัง B4 ทำมีย่านกว้าง 300 เมตร ครอบคลุมพื้นที่ทั้งหมด 105,000 ตารางเมตร และเป็นสถานที่สำหรับเก็บสินค้าที่ได้รับมาจากลูกค้าเพื่อที่จะบรรจุเข้าตู้สินค้า หรือเป็นสถานที่ที่ใช้สำหรับเก็บสินค้าที่ขนถ่ายออกมาจากตู้สินค้าและเตรียมจะส่งไปยังลูกค้า หรือ Container Freight Station มีพื้นที่ประมาณ 4,620 ตารางเมตร ประสิทธิภาพในการหมุนเวียนรอบรถบรรทุก (Truck Turnaround) ที่เร็วที่สุดคันละ 15 นาที และมีผลผลิตภาพการขนถ่ายของเครนหน้าท่าเฉลี่ยอยู่ที่ 30 ตู้เล็ก/เครน/ชั่วโมง ซึ่งเป็นผลมาจากการมีเครื่องมือและเครื่องจักรที่เพียงพอ ดังนี้

เครื่องจักรและอุปกรณ์	จำนวน
เครนหน้าท่า ขนาด 40 ตัน	3
เครนหน้าท่า ขนาด 55 ตัน	2
เครน RTG	12
ปลั๊กเสียบสำหรับตู้เย็น (Reefer Receptacle)	288
รถยก (Reach Stacker)	16
หัวรถพ่วง และ ตัวพ่วงบรรทุกตู้สินค้า (Container Chassis)	49 + 49
รถ Forklift ขนาด 3 ตัน	6
รถ Forklift ขนาด 4 ตัน	4
รถ Forklift ขนาด 6 ตัน	2

ที่มา: บริษัท ที ไอ พี เอส จำกัด (TIPS)

นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังได้ติดตั้งโปรแกรม NAVIS และ SPARC N4 ซึ่งเป็นโปรแกรมที่ช่วยในการบริหารจัดการภายในท่าสะดวกขึ้น ระบบจะส่งข้อมูลระหว่างแต่ละหน่วยของการทำงานให้มีความแม่นยำซึ่งจะช่วยลดระยะเวลาในการทำงาน เช่น การขนถ่ายสินค้าออกจากเรือ ผู้รับสินค้าจะส่งข้อมูลไปยังหน่วยรถบรรทุกเพื่อบอกข้อมูลเกี่ยวกับประเภทสินค้า ปริมาณสินค้า รวมทั้งสถานที่เก็บสินค้า

ปัญหาและอุปสรรค

บริษัทฯ มีต้นทุนที่สูงขึ้นจากค่าธรรมเนียมส่วนเพิ่ม (Additional Fee) ของการให้บริการตู้เก็บสินค้าเกินขีดความสามารถ

3. ศูนย์ควบคุมการจราจรทางน้ำและความปลอดภัยทางทะเล ท่าเรือแหลมฉบัง

ศูนย์ควบคุมการจราจรฯ มีอำนาจหน้าที่ในการกำกับ อำนาจความสะดวก ให้คำแนะนำการเดินเรือเข้า-ออก ในเขตท่าเรือต่างๆ ประสานงานกับหน่วยงานที่มีหน้าที่เกี่ยวข้องด้านความมั่นคงและปลอดภัยของเรือและท่าเรือ เพื่อจัดทำแนวทางปฏิบัติเพื่อรักษาความปลอดภัยของเรือและท่าเรือ พร้อมทั้งเป็นศูนย์ประสานงานด้านการป้องกันและรักษาความปลอดภัยของเรือและท่าเรือ เพื่อรับแจ้งเหตุภัยคุกคามที่เกิดขึ้นกับเรือและท่าเรือตลอดจนประสานงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อขอความช่วยเหลือ โดยมีอัตรากำลังของเจ้าหน้าที่จำนวน 38 คน ยานพาหนะในการปฏิบัติงาน ได้แก่ เรือยนต์ตรวจการณ์ทางทะเล ขนาดยาว 80 ฟุต ความเร็ว 30 น็อต จำนวน 4 ลำ เรือยนต์ตรวจการณ์ทางทะเล ขนาดยาว 130 ฟุต ความเร็ว 30 น็อต จำนวน 3 ลำ และห้องควบคุมการจราจรเขตท่าเรือศรีราชาและท่าเรือแหลมฉบัง อาคารศูนย์ควบคุมสมุทรเขต 1 แห่ง

สำหรับระบบควบคุมการจราจร ประกอบด้วย อุปกรณ์เครื่องมือตรวจการณ์ติดตามความเคลื่อนไหวของเรือเดินทะเลด้วยระบบต่างๆ และระบบวิทยุสื่อสารติดต่อกับเรือเดินทะเล เช่น Radar ระบบติดตามข้อมูลเรือระยะไกล (LRIT) ระบบฐานข้อมูลเรือและท่าเรือ (PMIS) ระบบจัดเก็บค่าธรรมเนียมเขตท่าเรือ (BMS) เป็นต้น โดยมีเจ้าหน้าที่ควบคุมการจราจรคอยตรวจติดตาม กำกับดูแล จัดการจราจร และอำนวยความสะดวกต่างๆ ตลอด 24 ชั่วโมง

ปัญหาและอุปสรรค

เจ้าหน้าที่ประจำศูนย์ฯ ไม่เพียงพอ ปัจจุบันมีเจ้าหน้าที่ 15 คน ในขณะที่มีความต้องการเจ้าหน้าที่ถึง 24 คนเพื่อให้การดำเนินงานมีประสิทธิภาพ

4. ท่าเรือ บริษัท ศรีราชา ฮาร์เบอร์ จำกัด (มหาชน)

รูปภาพที่ 1: สะพานของท่าเรือศรีราชา



ที่มา: บริษัท ศรีราชา ฮาร์เบอร์ จำกัด (มหาชน)

ท่าเรือศรีราชา เป็นท่าเรือเอกชนแห่งเดียวในประเทศไทย ลักษณะของท่าเรือนั้นเป็นสะพานที่ยื่นออกไปในทะเลประมาณ 3 กิโลเมตร เพื่อที่จะมีความลึกที่ 12.5 กิโลเมตรที่สามารถรองรับเรือขนาด 120,000 เดทเวทตันได้ เรือสามารถเทียบจอดได้ 4 ลำพร้อมกัน และมีอุปกรณ์ครุภัณฑ์ขนาดใหญ่ 2 ตัว สามารถยกสินค้าได้ครั้งละ 25 เมตริกตัน และมีอุปกรณ์อื่นๆ ดังนี้

อุปกรณ์	จำนวน
รถยกเคลื่อนที่	3
ที่หยิบสินค้าเทกอง	2
รถ Fork Lift	13
ถังเก็บเหล็ก	204

ที่มา: บริษัท ศรีราชา ฮาร์เบอร์ จำกัด (มหาชน)

ปัจจุบันมีเรือเข้าท่าทั้งหมด 350- 400 ลำต่อปี สินค้าที่ออกจากท่า คือ ปูนซีเมนต์ เหล็ก เหล็กม้วน ยิบซั่ม เป็นต้น สินค้านำเข้า ได้แก่ สินค้าชั้นกลาง (Intermediary Product) และ บริษัทฯ กำลังวางแผนที่จะขยายท่าเรือออกไปทางทิศตะวันตกอีก 160 เมตร เพื่อที่จะรองรับสินค้าได้มากขึ้น และสายพานที่จะขนถ่ายสินค้าเข้าท่าเรือได้สะดวกขึ้น

ข้อเสนอแนะ

- ต้องการให้รัฐสนับสนุนด้านเงินทุน
- ตำแหน่งที่ตั้งของท่าเรือประเภทเทกอง โดยเฉพาะสินค้าประเภทเหล็ก ปูน และไม้ควรตั้งอยู่ใกล้แหล่งอุตสาหกรรม เนื่องจากสินค้ากลุ่มดังกล่าวมีน้ำหนักมาก การขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุกต่อจากท่าเรือไปยังจุดหมายปลายทางจึงมีค่าใช้จ่ายสูง

- เนื่องด้วยสินค้าประเภทเทกอง เช่น เหล็ก ปูน เป็นสินค้าที่มีน้ำหนักมาก ดังนั้น การดำเนินการขนสินค้าขึ้นลงเรืออาจก่อให้เกิดผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมต่อชุมชนทั้งด้านเสียงและด้านฝุ่นละออง ดังนั้นการดำเนินการของท่าเรือประเภทเทกอง จึงควรหาแนวทางจัดการกับปัญหาดังกล่าว เพื่อไม่ให้ส่งผลกระทบต่อชุมชนโดยรอบ

5.6.3) การศึกษาดูงานครั้งที่ 3: พื้นที่เศรษฐกิจชายแดนเชียงของ – เชียงแสน จังหวัดเชียงราย

การศึกษาดูงานครั้งที่ 3 จัดขึ้นระหว่างวันที่ 7 - 8 ตุลาคม 2554 มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษา และรับฟังปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะจากภาครัฐและภาคเอกชนที่เกี่ยวข้องตามสถานที่ดูงาน ได้แก่ ศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้า อำเภอเชียงของ จังหวัดเชียงราย บริเวณสะพานข้ามแม่น้ำโขงตามแนวเศรษฐกิจเหนือ-ใต้ หรือสะพานมิตรภาพแห่งที่ 4 (เชียงของ-ห้วยทราย) ท่าเรือเชียงแสนแห่งที่ 1 และ ท่าเรือเชียงแสนแห่งที่ 2 ตลอดจนแนวการค้าชายแดน อำเภอแม่สาย จังหวัดเชียงราย โดยสรุปสาระสำคัญได้ดังนี้

สรุปสาระสำคัญที่ได้จากการศึกษาดูงานครั้งที่ 3

1. ศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้า (Intermodal Facilities) อำเภอเชียงของ จังหวัดเชียงราย

รูปภาพที่ 2: ศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้า อำเภอเชียงของ จังหวัดเชียงราย



ศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้า (Intermodal Facilities) ที่อำเภอเชียงของ จังหวัด เชียงราย ทำหน้าที่รองรับการขนส่งสินค้าจากตอนใต้ของประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีน ซึ่งทำการขนส่ง มาทางถนนสาย R3E (R3A) ผ่านเข้ามาในประเทศไทยโดยข้ามสะพานแม่น้ำโขงซึ่งอยู่ระหว่างขั้นตอนการ ดำเนินการก่อสร้างที่ อำเภอเชียงของ จังหวัดเชียงราย ที่ตั้งที่เหมาะสมอยู่ริมทางหลวงหมายเลข 1020 ซึ่ง เป็นเส้นทางหลวงสายหลักที่เชื่อมต่อกับโครงการสะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 4 และอยู่บนพื้นที่โล่งที่ติดกับ พื้นที่ตั้งนิคมอุตสาหกรรมเชียงของ โดยในพื้นที่ดังกล่าว รฟท. ได้มีการศึกษาแนวเส้นทางต่อขยายเส้นทาง รถไฟจากเชียงของ ถึงเชียงของ จำนวนเนื้อที่ทั้งหมดของโครงการ 280 ไร่ 2 งาน 86.8 ตารางวา โดย แบ่งเป็น 2 ระยะ ได้แก่ ระยะที่ 1 ก่อสร้างบนพื้นที่ประมาณ 140 ไร่ และ ระยะที่ 2 ก่อสร้างบนพื้นที่อีก ประมาณ 140 ไร่

ประโยชน์จากการพัฒนาศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้าเชียงของ จะทำให้เกิด กิจกรรมด้านโลจิสติกส์ และทำให้ “ประตูการขนส่ง” กลายเป็น “ประตูการค้า” และ “ประตูเศรษฐกิจ” ใน อนาคต ผลที่จะได้รับจากการพัฒนาศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้ามีความสำคัญต่อการพัฒนาที่ เกี่ยวเนื่อง ดังนี้

- 1) เกิดกิจกรรมการค้าและการลงทุนในบริเวณเชียงของและเชียงแสน ไม่ใช่เพียงการขนส่งผ่าน พื้นที่
- 2) สร้างโอกาสและภูมิคุ้มกันให้แก่ผู้ขนส่งภายในประเทศของไทยในการแข่งขันกับผู้ขนส่งทางถนน ระหว่างประเทศของประเทศเพื่อนบ้าน
- 3) เป็นต้นแบบในการพัฒนาและบริหารโครงสร้างพื้นฐานด้านการค้าและการขนส่ง เพื่อนำไป ประยุกต์ใช้ในประตูการขนส่งอื่นของประเทศ
- 4) เป็นพื้นฐานสำหรับการสร้างเส้นทางขนส่งตามแนวเหนือ-ใต้ เพื่อรองรับการขยายตัวทาง เศรษฐกิจและการค้าระหว่างสาธารณรัฐประชาชนจีน อินเดีย ตะวันออกกลาง แอฟริกา และ ยุโรป

2. โครงการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขงตามแนวเศรษฐกิจเหนือ-ใต้ หรือ สะพานมิตรภาพแห่งที่ 4 (เชียงของ-ห้วยทราย)

รูปภาพที่ 3: สะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 4 (เชียงของ-ห้วยทราย)



สะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 4 มีความยาว 11.6 กิโลเมตร โดยจะเป็นสะพานข้ามแม่น้ำโขง ขนาด 2 ช่องจราจร พร้อมทางเท้า ความยาว 480 เมตร และ สะพานเชิงลาดฝั่งไทย ยาว 150 เมตร รวมความยาว 630 เมตร

ถนนฝั่งไทย เป็นทางหลวงลาดยาวขนาด 4 ช่องจราจร มีความยาว 5 กิโลเมตร มีจุดเปลี่ยนทิศทางการจราจร เป็นแยกระดับพื้นดิน และติดตั้งสัญญาณไฟจราจร โดยรูปแบบการก่อสร้างพร้อมอาคารด้านพรมแดน เป็นในรูปแบบสถาปัตยกรรมแบบล้านนา

ถนนฝั่งสปป.ลาว เป็นทางหลวงลาดยางขนาด 2 ช่องจราจร มีความยาวประมาณ 6 กิโลเมตร โดยรูปแบบการก่อสร้างพร้อมอาคารด้านพรมแดน เป็นในรูปแบบสถาปัตยกรรมแบบล้านช้าง

การเดินทางมาจากเชียงรายนั้น ได้มีการสร้างถนน 4 ช่องจราจร สายบ้านห้วยดอย อำเภอมือ จังหวัดเชียงราย ไปยังสะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 4 ระยะทางประมาณ 75 กิโลเมตร เส้นทางใหม่จะช่วยย่นระยะทางจากเดิม 135 กิโลเมตรไปได้อีกมาก คาดว่าจะก่อสร้างแล้วเสร็จในปี พ.ศ. 2557

3. ท่าเรือเชียงแสนแห่งที่ 1

ท่าเรือเชียงแสนแห่งที่ 1 ก่อสร้างขึ้นตามนโยบายรัฐบาลในการปรับปรุงโครงข่ายการคมนาคมขนส่งระหว่างประเทศเพื่ออำนวยความสะดวกแก่การท่องเที่ยว การค้า และการลงทุนเพื่อพัฒนาประเทศให้เป็นศูนย์กลางหรือประตูการพัฒนาภูมิภาคอินโดจีน รวมทั้งโครงการพัฒนาเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขง (GMS) ซึ่งเป็นโครงการความร่วมมือ 6 ประเทศ ได้แก่ ไทย สาธารณรัฐประชาชนจีน สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว สหภาพพม่า กัมพูชาและเวียดนาม ต่อมาคณะรัฐมนตรีมีมติเมื่อวันที่ 25 มีนาคม 2546 ให้การทำเรือแห่งประเทศไทยเป็นผู้บริหารและผู้ประกอบการ โดยได้เปิดให้บริการอย่างเป็นทางการเมื่อวันที่ 1 ตุลาคม 2546

ท่าเรือเชียงแสนตั้งอยู่ริมฝั่งแม่น้ำโขง ในเขตพื้นที่ของอำเภอเชียงแสน จังหวัดเชียงราย โดยมีเนื้อที่ประมาณ 9 ไร่ ด้านหน้าติดแม่น้ำโขง ฝั่งตรงข้ามเป็นประเทศสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว ด้านหลังติดถนนซึ่งเชื่อมระหว่างอำเภอเชียงแสน และอำเภอเชียงของ โดยมีลักษณะทางกายภาพ คือ ท่าเทียบเรือมีลักษณะเป็นทูลอยน้ำ 2 ทูล มีสะพานเชื่อมระหว่างทูลกับเพื่อน ให้รถบรรทุกลงไปทำการบรรทุกขนถ่ายสินค้าข้างเรือได้ ตัวทูลและสะพานเชื่อมมีหลังคาคลุมกันแดดและฝน จึงสามารถทำการบรรทุกและขนถ่ายได้ในขณะฝนตก

ศักยภาพของท่าเรือ

- สามารถรับเรือเทียบท่าได้ไม่เกิน 200 ตันกรอส ยาว 50 เมตร กินน้ำลึก 2 เมตร ในอนาคตสามารถรับเรือขนาด 300 ตันกรอสได้
- การปรับปรุงด้านข้างของท่าเทียบเรือ ทูลเทียบเรือจำนวน 1 ทูล สามารถรองรับเรือสินค้าได้อีก 2 ลำ/ครั้ง ทูลเทียบเรือในโครงการจำนวน 2 ทูลและด้านข้างอีก 1 ลำ สามารถรองรับเรือสินค้าได้สูงสุด 5 ลำ/ครั้ง
- การขนถ่ายสินค้าต้องลำเลียงผ่านสะพานทางเชื่อม ซึ่งมีหลังคาคลุมตลอดทั้งสะพานเพื่อป้องกันฝนขณะขนถ่ายสินค้า โดยสะพานทางเชื่อมมีขนาดกว้าง 6.0 เมตร ยาว 30.0 เมตร ออกแบบรับน้ำหนัก 800 กิโลกรัม/ตารางเมตร สามารถใช้รถ Forklift และรถบรรทุกขนาดเล็กในการขนถ่ายสินค้าได้ โดยสะพานมีความลาดชันประมาณ 12 องศา ซึ่งเป็นไปตามข้อตกลงระหว่างคณะเจ้าหน้าที่ทางเทคนิคไทย และ สปป.ลาว
- มีลานจอดรถบรรทุกซึ่งสามารถรองรับรถบรรทุก 8-10 ล้อ ได้ประมาณ 50 คัน มีปั้นจั่นเคลื่อนที่ขนาด 50 เมตริกตัน 1 คัน และสายพานลำเลียงสินค้า 1 ชุดที่ให้บริการโดยไม่เรียกเก็บค่าใช้จ่าย

สินค้าที่มีการขนถ่าย ปี พ.ศ. 2545 มีการส่งออกจากไทยไปจีนตอนใต้ผ่านเชียงแสนเพิ่มขึ้นจากปี พ.ศ. 2544 ประมาณร้อยละ 44 และสินค้าที่ส่งออกมากที่สุด 3 อันดับแรกคือ ลำไยอบแห้ง ยางรถยนต์ และผงชูรส ส่วนสินค้าขาเข้า ประกอบด้วย แอปเปิ้ลสด กระป๋องมิซุวิต ไม้แปรรูป สาลี่สด เมล็ดทานตะวัน และกระเทียม

4. ท่าเรือเชียงแสนแห่งที่ 2

รูปภาพที่ 4: ท่าเรือเชียงแสนแห่งที่ 2



ท่าเรือเชียงแสนแห่งที่ 2 ตั้งอยู่บริเวณปากแม่น้ำกก ซึ่งไหลลงสู่แม่น้ำโขง ที่หมู่บ้านสบกก ตำบลบ้านแซว อำเภอเชียงแสน มีเนื้อที่ 402 ไร่ 1 งาน 20 ตารางวา โดยมีลักษณะทางกายภาพ คือ โครงการจะมีการสร้างท่าเทียบเรือ 5 จุด คือ

- 1) ท่าเรือแบบทางลาด 2 ระดับ ด้านทิศเหนือยาว 300 เมตร และทิศใต้ยาว 300 เมตร
- 2) ท่าเรือแนวตั้งภายในแอ่งจอดเรือยาว 629 เมตร
- 3) บริเวณต่อกับแอ่งจอดเรือด้านทิศเหนือยาว 554 เมตร
- 4) บริเวณต่อกับแอ่งจอดเรือด้านทิศใต้ยาว 300 เมตร และ
- 5) ท่าเรือสำหรับเรือตรวจการณ์ยาว 226 เมตร

นอกจากนั้น โครงการป้องกันตลิ่งมีลักษณะเป็นเขื่อนกันตลิ่งยาว 3,447 เมตร โดยแยกเป็นเขื่อนป้องกันตลิ่งในแม่น้ำโขงยาว 500 เมตร เขื่อนป้องกันตลิ่งเกาะช้างตาย ซึ่งเป็นเกาะกลางแม่น้ำโขงยาว 765 เมตร และเขื่อนป้องกันตลิ่งสองฝั่งแม่น้ำกกด้านละ 660 เมตร และ 1,525 เมตร

ในภาพรวม โครงการก่อสร้างท่าเรือเชียงแสนแห่งที่ 2 จังหวัดเชียงราย มีวงเงินลงทุนก่อสร้าง 1,546.4 ล้านบาท ซึ่งกรมเจ้าท่า ได้ดำเนินการประกวดราคา และได้บริษัท พอร์ท แอนด์ มาร์ติน คอร์ปอเรชั่น (พี.เอ.เอ็ม.) จำกัด เป็นผู้ก่อสร้าง โดยได้เริ่มก่อสร้างตั้งแต่วันที่ 13 พฤษภาคม 2552 ที่ผ่านมา ซึ่งปัจจุบันมีความคืบหน้ากว่าร้อยละ 91 ซึ่งตามแผนการก่อสร้างคาดว่าจะแล้วเสร็จในวันที่ 28 ธันวาคม 2554 รวมระยะเวลาก่อสร้าง 960 วัน ซึ่งท่าเรือเชียงแสนแห่งที่ 2 จะมีขีดความสามารถในการรองรับจำนวนเรือขนาด 350 ตันกรอส ได้พร้อมกัน 10 ลำ ซึ่งคาดว่าจะปีแรก จะมีสินค้าผ่านท่ากว่า 7.1 แสนตัน และรองรับนักท่องเที่ยวสูงสุดปีละ 55,356 คน

5. การค้าขายแดน อำเภอแม่สาย จังหวัดเชียงราย

การค้าขายแดน ณ อำเภอแม่สาย จังหวัดเชียงราย เป็นการค้าขายส่งมากกว่าขายปลีก โดยเฉพาะสินค้าอุปโภคบริโภค จึงพบเห็นการเจรจาซื้อของกันน้อยกว่าตลาดขายแดน อำเภอแม่สอด จังหวัดตาก ทั้งนี้ กลุ่มลูกค้าขายส่งจะเป็นลูกค้าประจำกับกลุ่มพ่อค้าเดิม สำหรับการขายปลีกจะพบเห็นตามเส้นทางผ่านแดนเท่านั้นเพื่อขายนักท่องเที่ยวต่างถิ่น การค้าแบบนี้จึงเป็นตลาดแลกเปลี่ยนสินค้าระหว่างประชาชนที่อาศัยอยู่ตามชายแดน หรือพ่อค้ารายย่อยที่นำสินค้าจากฝั่งพม่ามาขายฝั่งไทย และนำสินค้าไทยกลับไปขายที่สหภาพพม่า

สถิติการค้าขายแดนด่านแม่สายในปีงบประมาณ 2551 (1 ตุลาคม 2550 – 30 กันยายน 2551) มีมูลค่าการนำเข้า 245.37 ล้านบาท ลดลงจากปีที่ผ่านมาร้อยละ 65.78 ในขณะที่มูลค่าการส่งออก 3,705.78 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีที่ผ่านมาร้อยละ 48.86

สินค้าส่งออกไปยังประเทศสหภาพพม่า 10 อันดับแรก ได้แก่ น้ำมันเชื้อเพลิง สุราต่างประเทศ กาแฟสำเร็จรูป ยางรถยนต์ แผ่นเหล็กชุบสังกะสี น้ำมันปาล์ม น้ำมันหล่อลื่น ปูนซีเมนต์ ผ้าพิมพ์ลาย และสินค้าอื่น ๆ สำหรับสินค้านำเข้าจากประเทศสหภาพพม่าที่สำคัญในด่านแม่สาย คือ ไม้ซุงสัก รองลงมาได้แก่ สุราต่างประเทศ และผลส้มสด อย่างไรก็ตาม สินค้าวัสดุก่อสร้างและน้ำมันเชื้อเพลิง มีแนวโน้มส่งออกจากไทยเพิ่มขึ้น ทั้งนี้พบว่าปริมาณการสั่งซื้อจากพม่ามาจากเขตรัฐฉาน ซึ่งคาดว่าจะมีการพัฒนาประเทศในเขตรัฐฉานมากขึ้น

สถิติการนำเข้า-ส่งออก ด้านศุลกากรแม่สาย ปีงบประมาณ 2551 (1 ต.ค. 50- 30 ก.ย. 51)

มูลค่าการนำเข้า (จำนวนใบขนขาเข้า 1,247 ฉบับ)	ล้านบาท	ร้อยละ
มูลค่าการนำเข้าปีงบประมาณ 2551	245.37	- 65.78
มูลค่าการนำเข้าปีงบประมาณที่ผ่านมา	717.01	
สูง/ต่ำกว่าปีงบประมาณที่ผ่านมา	-471.64	
มูลค่าการส่งออก (จำนวนใบขนขาเข้า 15,997 ฉบับ)	ล้านบาท	ร้อยละ
มูลค่าการส่งออกปีงบประมาณ 2551	3,705.78	+ 48.86
มูลค่าการส่งออกปีงบประมาณที่ผ่านมา	2,489.38	
สูง/ต่ำกว่าปีงบประมาณที่ผ่านมา	1,216.40	

ที่มา: ด้านศุลกากรแม่สาย, www.maisaicustom.com (สืบค้น 1 สิงหาคม 2552)

สถิติสินค้านำเข้า-ส่งออก ด้านศุลกากรแม่สาย ปีงบประมาณ 2551 (1 ต.ค. 50-30 ก.ย. 51)

ลำดับที่	ชนิดสินค้านำเข้า	มูลค่า (ล้านบาท)	ชนิดสินค้าส่งออก
1	ไม้ซุงสัก	108.54	น้ำมันเชื้อเพลิง (34,497,636 ลิตร)
2	สุราต่างประเทศ (สินค้าเข้าคลังฯ)	42.90	สุราต่างประเทศ (สินค้าเข้าคลังฯ)
3	ผลส้มสด	20.78	กาแฟสำเร็จรูป
4	เครื่องแต่งกาย	15.32	ยางรถยนต์
5	หินก่อสร้าง	9.19	แผ่นเหล็กชุบสังกะสี
6	เปลือกบง	9.17	น้ำมันปาล์ม
7	โค-กระบือ (มีชีวิต 1,662 ตัว)	6.65	น้ำมันหล่อลื่น
8	เปลือกปอ	5.41	ปูนซีเมนต์
9	กระเทียม	4.68	ผ้าพิมพ์ลาย
10	เบ็ดเตล็ด	22.73	เบ็ดเตล็ด

ที่มา: ด้านศุลกากรแม่สาย, www.maisaicustom.com (สืบค้น 1 สิงหาคม 2552)

ปัญหาและอุปสรรคที่ได้จากการดูงาน

1. ปัญหาเรื่องความปลอดภัยในการขนส่ง เนื่องจากมีโจรสลัดในลำน้ำโขงที่ปล้นและเรียกค่าไถ่เรือสินค้า ทำให้ผู้ประกอบการเปลี่ยนจากการขนส่งสินค้าทางเรือไปเป็นการขนส่งทางบกแทนโดยใช้เส้นทาง R3A ถึงแม้ว่าจะต้องมีค่าใช้จ่ายต่อตันสูงกว่าก็ตาม ตัวอย่างเช่น เหตุการณ์ที่เรือจีน เรือหัวผิงที่บรรทุกผลไม้สด และกระเทียมมาจากประเทศจีน เพื่อนำมาส่งที่ท่าเรือเชียงแสน และเรือหยี่ซิง 8 ซึ่งเป็นเรือบรรทุกน้ำมัน ถูกปล้นและระดมยิงใส่เรือโดยกองกำลังเรือติดอาวุธ ขณะแล่นมาในแม่น้ำโขงจนถึงบ้านสามกู่ ประเทศพม่า และบ้านหลวงสินใจ ประเทศลาว ซึ่งบริเวณดังกล่าวอยู่ห่างจากสามเหลี่ยมทองคำ อ.เชียงแสน จ.เชียงราย ขึ้นไปทางเหนือประมาณ 25 กิโลเมตร ทำให้ลูกเรือชาวจีนทั้งหมด 13 คนเสียชีวิต
2. การขนส่งชายแดน และการขนส่งทางเรือ ถูกใช้เป็นเส้นทางในการขนส่งสินค้าผิดกฎหมาย เช่น ยาเสพติด ดังจะเห็นได้จากข่าวที่เกี่ยวข้องกับยาเสพติดที่มีอยู่บ่อยครั้ง เช่น บริเวณอำเภอเชียงแสนที่มีการขนยาบ้า 920,000 เม็ด
3. การลักลอบหนีศุลกากรทำได้ง่าย เนื่องจากลำน้ำที่กั้นพรมแดนไทย-พม่า แคบและตื้นเขินหลายจุด
4. ระดับน้ำในแม่น้ำโขงที่ไม่แน่นอน และความไม่มั่นใจในการจัดการน้ำของประเทศจีนที่ปัจจุบันมีการสร้างเขื่อนในลำน้ำโขงแล้วประมาณ 7 เขื่อน ส่งผลเสียต่อการขนส่งทางน้ำ คือ ทำให้การขนส่งสินค้าไม่ตรงต่อเวลา และสินค้าเสียหายได้
5. การก่อสร้างสะพานแม่น้ำโขงแห่งที่ 4 มีความล่าช้า เนื่องจากประเทศจีนอนุมัติงบประมาณไม่ตรงเวลาอันเนื่องมาจากการเปลี่ยนผู้บริหารโครงการบ่อยครั้ง
6. การไม่ให้ความร่วมมือจากเจ้าของที่ดินในการเวนคืนที่ดินแม้ว่าจะได้รับค่าชดเชยที่สูงกว่าเดิม จากการสัมภาษณ์เจ้าหน้าที่ภาครัฐในพื้นที่ พบว่า การไม่ให้ความร่วมมือนั้นมาจากการแทรกแซงของ

นายทุนผู้ครอบครองพื้นที่ดังกล่าว ซึ่งชาวบ้านในพื้นที่ส่วนใหญ่แท้จริงแล้วเห็นประโยชน์ของการก่อสร้างศูนย์เปลี่ยนถ่ายสินค้าที่อำเภอเชียงของ จังหวัดเชียงราย

7. การบริหารจัดการของท่าเรือขาดประสิทธิภาพ เนื่องจากขาดแคลนอุปกรณ์เครื่องมือที่ทันสมัยในการขนถ่าย-เคลื่อนย้ายสินค้า ซึ่งยังคงนิยมใช้แรงงานในการขนถ่าย-เคลื่อนย้ายสินค้าเป็นส่วนใหญ่ ประกอบกับขาดแคลนแรงงานไทยในพื้นที่ จึงจำเป็นต้องใช้แรงงานต่างชาติ เช่น ชาวลาว เป็นต้น การใช้แรงงานคนในการขนถ่ายสินค้ายังสร้างความเสียหายให้แก่สินค้านำเข้า เนื่องจากสินค้านำเข้าส่วนใหญ่เป็นสินค้าเกษตร ซึ่งได้แก่ ผลไม้และผักเมืองหนาว เช่น แอปเปิ้ล เป็นต้น

ข้อเสนอแนะ

ภาครัฐควรเร่งดำเนินการทำข้อตกลงแบบทวิภาคีกับประเทศสหภาพพม่า และ ข้อตกลงแบบไตรภาคีระหว่างประเทศไทย พม่า และจีน ในเรื่องค่าธรรมเนียม และการใช้ Single Window เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการทำงาน ตลอดจนการพัฒนาทำให้เป็น One-Stop Service เพื่ออำนวยความสะดวกและลดข้อกีดกันทางการค้าต่างๆ โดยควรจะต้องเป็นการเจรจาระดับประเทศ เนื่องจากไม่สามารถบรรลุข้อตกลงในระดับท้องถิ่นได้

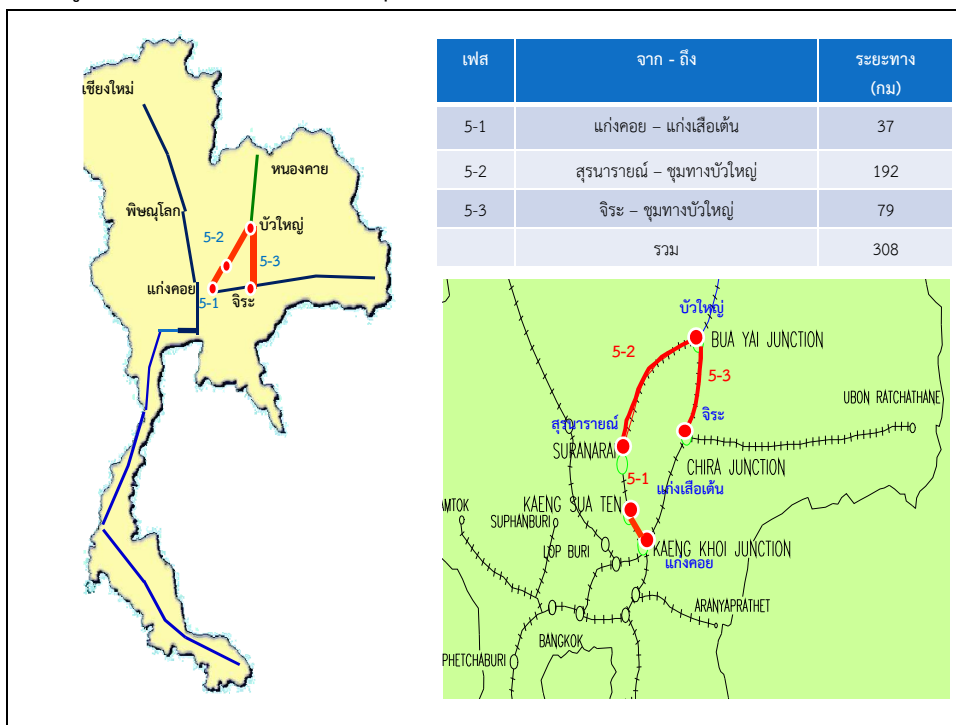
5.6.4) การศึกษาดูงานครั้งที่ 4: เส้นทางขนส่งสินค้าทางรางสายภาคตะวันออกเฉียงเหนือ และการค้าชายแดน ไทย-ลาว ระหว่างวันที่ 1-3 ธันวาคม 2554

การศึกษาดูงานครั้งที่ 4 มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาแนวโน้มการขนส่งทางราง รับทราบความก้าวหน้าของโครงการปรับปรุงเส้นทางสายภาคตะวันออกเฉียงเหนือ และรับฟังปัญหาอุปสรรคและข้อเสนอแนะจากภาครัฐและภาคเอกชนที่ประกอบธุรกิจ ดำเนินงานในการก่อสร้างเส้นทางขนส่งทางรางและดำเนินธุรกิจการค้าระหว่างประเทศไทย และประเทศสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว (สปป. ลาว) จากบริษัท อิตาเลียนไทย ดีเวล๊อปเมนต์ จำกัด (มหาชน) การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) หอการค้าจังหวัดหนองคาย และบริษัท หนองคายวิศิษฐ์ จำกัด นอกจากนี้ยังได้ทำการศึกษาค้าชายแดนระหว่างประเทศไทยกับสปป. ลาว โดยได้สำรวจการค้า ณ บริเวณร้านค้าปลอดภาษี (Duty Free) ศูนย์การค้าจีน และศูนย์การค้าลาว-อาเซียนในประเทศ สปป. ลาว

สรุปสาระสำคัญที่ได้จากการศึกษาดูงานครั้งที่ 4

1. โครงการปรับปรุงทางรถไฟ ระยะที่ 5-6 ที่จุดก่อสร้างอุโมงค์เขาพระพุทธราย สถานีชุมทางแก่งคอย และสถานีลำน้ำราชนิ จ. สระบุรี จาก บริษัท อิตาเลียนไทย ดีเวล๊อปเมนต์ จำกัด (มหาชน) และการรถไฟแห่งประเทศไทย

รูปภาพที่ 5: เส้นทางโครงการปรับปรุงแก้ไขในสายตะวันออกเฉียงเหนือ ระยะที่ 5-1 5-2 และ 5-3



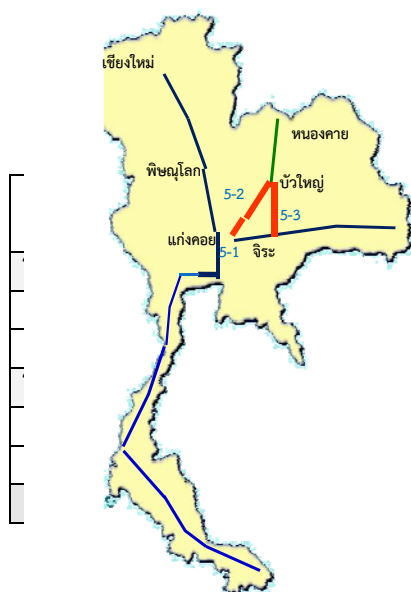
รูปภาพที่ 6: เส้นทางโครงการปรับปรุงแก้ไขสายตะวันออกเฉียงเหนือระยะที่ 6



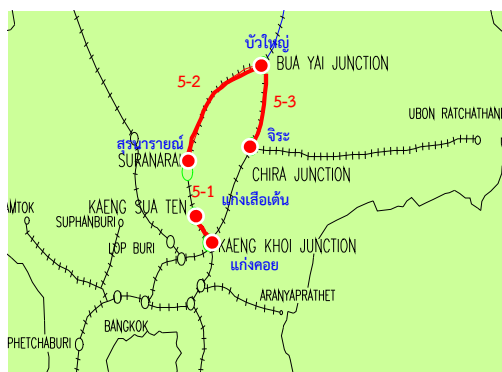
1.1 สาระสำคัญของโครงการ

วัตถุประสงค์ เพื่อเพิ่มความแข็งแรงของทางรถไฟให้เหมาะสมกับสภาพการเดินรถทั้งในปัจจุบันและอนาคต โดยมีขอบเขตของงานปรับปรุงทางที่สำคัญ ดังนี้ เปลี่ยนรางขนาด 70 ปอนด์ ต่อหลา เป็นรางเชื่อมยาวขนาด 100 ปอนด์ต่อหลา เปลี่ยนประแจให้มีขนาดใหญ่ขึ้น

แผนที่โครงการ



เฟส	จาก - ถึง	ระยะทาง (กม)
5-1	แก่งคอย – แก่งเสือเต้น	37
5-2	สุรนารายณ์ – ชุมทางบัวใหญ่	192
5-3	จิระ – ชุมทางบัวใหญ่	79
	รวม	308



		รวม
	2556	
	1,912	8,508
	47	196
	1,865	8,312
	1,527	6,779
	40	171
	1,487	6,608
	3,439	15,287

ผลตอบแทนทางเศรษฐกิจ

อัตราผลตอบแทนทางเศรษฐกิจ (EIRR) (แยกตามสายทาง)

กรณี	ระยะทาง (กม.)	EIRR (%) เสนอในครั้งนี้
โครงการปรับปรุงทางรถไฟ ระยะที่ 5	308	
- สถานีแก่งคอย – แก่งเสือเต้น	37	19.43
- สถานีสุรนารายณ์ – ชุมทางบัวใหญ่	192	9.43
- สถานีชุมทางถนนจิระ – ชุมทางบัวใหญ่	79	12.95
โครงการปรับปรุงทางรถไฟ ระยะที่ 6	278	
- สถานีบัวใหญ่ – อุดรธานี	104	11.58
- ชุมทางอุดรธานี – หนองคาย	174	13.03
โครงการปรับปรุงทางรถไฟระยะที่ 5 และ ระยะที่ 6	586	13.28

ที่มา: การรถไฟแห่งประเทศไทย

1.2 ความสอดคล้องกับยุทธศาสตร์การพัฒนาพื้นที่

การปรับปรุงทางรถไฟระยะที่ 5 และ 6 ที่เสนอในครั้งนี้ เป็นการพัฒนาปรับปรุงโครงสร้างทางรถไฟในสายตะวันออกเฉียงเหนือให้มีมาตรฐานเพิ่มขึ้น ซึ่งเป็นเส้นทางที่มีศักยภาพในการขนส่งสินค้าและผู้โดยสาร เนื่องจากเป็นศูนย์กลางความเจริญทางเศรษฐกิจในภูมิภาค และเป็นแหล่งผลิตทั้งสินค้าเกษตรและอุตสาหกรรมที่สำคัญของประเทศ โดยมีปริมาณการผลิตที่มีศักยภาพสำหรับการขนส่งสินค้าทางรถไฟ 3.5 ล้านตัน ส่วนใหญ่จะมีเป็นการขนส่งสินค้าจากจังหวัดนครราชสีมาและจังหวัดขอนแก่น

นอกจากนี้ ในปัจจุบันมีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อสนับสนุนการขนส่งสินค้าในรูปแบบ Containerization เพิ่มขึ้น โดยการก่อสร้างย่านกองเก็บตู้สินค้า (Container Yard) ทำหน้าที่เป็น ศูนย์รวบรวมและกระจายสินค้าบริเวณสถานีรถไฟ ได้แก่ สถานีจตุจักร บ้านเกาะ ชุมทางบัวใหญ่และชุม

ทางถนนจิระ สถานีท่าพระ และโนนพโยม โดยในปี 2550 มีการขนส่งสินค้าทางรถไฟผ่าน CY ในภูมิภาคที่สำคัญ 4 แห่ง เพื่อส่งออกผ่านท่าเรือแหลมฉบังรวมกันประมาณ 0.284 ล้านตัน หรือคิดเป็นตู้สินค้าประมาณ 14,600 ตู้ (ดังตาราง) และเพิ่มขึ้นเป็น 0.79 ล้านตันในปี 2552

ปริมาณการขนส่งสินค้าทางรถไฟจาก CY ในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ปี 2550

สถานี	ชนิดสินค้า	ปริมาณตัน	จำนวนตู้สินค้า (ขนาด 20 ฟุต)	หมายเหตุ
ชุมทางถนนจิระ	แป้งมัน	96,777	5,377	
บ้านเกาะ	ข้าวสาร	60,580	3,029	
ชุมทางบัวใหญ่	น้ำตาลบรรจุถุง	12,975	500	เริ่มขนส่ง พ.ค. 50
ท่าพระ	น้ำตาลบรรจุถุง	114,160	5,708	
รวมทั้งสิ้น		284,492	14,614	

ที่มา: การรถไฟแห่งประเทศไทย

รฟท. คาดว่าภายหลังจากที่ดำเนินการปรับปรุงทางแล้วเสร็จ จะทำให้มีปริมาณขนส่งในเส้นทางดังกล่าวเพิ่มขึ้นจาก 0.790 ล้านตันในปี 2552 เป็น 1.63 ล้านตันในปี 2556 (ดังตาราง ประมาณการปริมาณขนส่งสินค้าตามเส้นทาง) เนื่องจากคาดว่าจะมีขบวนรถสินค้าเพิ่มขึ้นจาก 2,160 เที่ยวในปี 2552 เป็น 4,056 เที่ยวในปี 2556 และมีปริมาณผู้โดยสารเพิ่มขึ้นจาก 4.30 ล้านคนในปี 2552 เป็น 4.53 ล้านคนในปี 2556 จากการคาดว่าจะมีขบวนรถเพิ่มขึ้นจาก 15,466 เที่ยว ในปี 2552 เป็น 17,656 เที่ยวในปี 2556

ประมาณการปริมาณขนส่งสินค้าตามเส้นทาง

ประเภทสินค้า	2552		2556	
	ปริมาณสินค้า (พันตัน)	จำนวนขบวนรถ (เที่ยว)	ปริมาณสินค้า (พันตัน)	จำนวนขบวนรถ (เที่ยว)
1. ก๊าซ LPG	437.7	1,154	659.8	1,770
2. ผลิตภัณฑ์น้ำมัน	161.8	392	284.8	689
3. ปูนถุง	17.7	47	17.7	47
4. ปูนผง	108.3	415	145.7	559
5. คอนเทนเนอร์	63.5	152	282.5	678
6. แร่ทองแดง	-	-	242.0	336
7. สินค้าเบ็ดเตล็ด อื่นๆ	1.5	7	1.5	7
รวม	790.5	2,160	1,634	4,056

ที่มา: การรถไฟแห่งประเทศไทย

อย่างไรก็ตาม การประมาณการดังกล่าวของ รฟท. ตั้งอยู่บนเงื่อนไขและแนวทางการลงทุนตามแผนฟื้นฟูฐานะทางการเงินของ รฟท. ซึ่งประกอบด้วย โครงการปรับปรุงทางรถไฟระยะที่ 5 และ 6 การลงทุนด้านรถจักรและล้อเลื่อน ระบบอาณัติสัญญาณ แผนการก่อสร้างรถไฟทางคู่เป็นระยะๆ รวมทั้งแผนพัฒนาระบบ Logistics Facilities ซึ่งหากแผนการลงทุนส่วนอื่นๆ ไม่เป็นไปตามเป้าหมายจะมีผลกระทบต่อปริมาณขนส่งสินค้าและผู้โดยสารที่ รฟท. ประมาณการไว้

1.3 ความเหมาะสม

ความเหมาะสมด้านกายภาพ

โครงการปรับปรุงทางรถไฟระยะที่ 5 และ 6 เป็นเส้นทางรถไฟในสายตะวันออกเฉียงเหนือ โดยในปัจจุบันมีขนาดราง 70 ปอนด์ ใช้หมอนไม้เนื้อแข็งเป็นหมอนรองราง และมีอายุการใช้งานเฉลี่ย 43 ปี ทำให้มีสภาพเสื่อมโทรมและมีอัตราการเกิดรางหัก รางร้าว และอุบัติเหตุขบวนรถตกราง บ่อยครั้ง ซึ่งในช่วงปี พ.ศ. 2545 – 2551 ช่วงเส้นทางรถไฟระยะที่ 5 และระยะที่ 6 เกิดรางหัก รางร้าวเฉลี่ยปีละ 21 และ 6 ครั้ง ตามลำดับ และมีจำนวนอุบัติเหตุขบวนรถตกรางเฉลี่ย 7 และ 3 ครั้ง ตามลำดับ

จำนวนรางหัก/รางร้าว ตามเส้นทางรถไฟโครงการปรับปรุงทางรถไฟ ระยะที่ 5 และ 6 ในปี 2545 – 2551

โครงการ								จำนวน ครั้ง	
	2545	2546	2547	2548	2549	2550	2551	รวม	เฉลี่ย
ระยะที่ 5	24	13	36	20	8	29	17	147	21
ระยะที่ 6	23	11	11	9	14	9	-	77	13

ที่มา: การรถไฟแห่งประเทศไทย

จำนวนอุบัติเหตุขบวนรถตกรางอันเนื่องมาจากสภาพทางเสื่อมโทรมในช่วงปี 2545 - 2551

โครงการ								จำนวน ครั้ง	
	2545	2546	2547	2548	2549	2550	2551	รวม	เฉลี่ย
ระยะที่ 5	6	6	5	8	6	8	12	51	7
ระยะที่ 6	-	-	3	7	2	1	3	16	3

ที่มา: การรถไฟแห่งประเทศไทย

นอกจากนี้ สภาพทางรถไฟตามแนวเส้นทางของโครงการฯ พบว่ามีความจำเป็นต้องได้รับการปรับปรุงทางรถไฟอย่างเร่งด่วนประมาณ 84.225 กม. หรือร้อยละ 14.88 โดยมีสภาพรางสึกมาก เป็นระยะทาง 56.67 กม. หมอนชำรุด 19.3 กม. พื้นทางทรุด 7.505 กม. และประแจทางประธานชำรุดทั้ง 2 ด้าน 0.75 กม. ทำให้ รฟท. จำเป็นต้องจำกัดความเร็วขบวนรถไฟเหลือครึ่งหนึ่งของปกติ ความเร็วที่ใช้ในการเดินรถ (120 กิโลเมตร/ชั่วโมง) เพื่อความปลอดภัย ส่งผลให้ระยะเวลาเดินรถเพิ่มขึ้นเฉลี่ย 55 – 169 นาทีต่อเที่ยว มีต้นทุนการให้บริการเพิ่มขึ้นและมีคุณภาพบริการในระดับต่ำ ไม่สามารถแข่งขันกับการขนส่งในรูปแบบอื่นๆ ได้โดยเฉพาะขนส่งทางถนนที่สามารถกำหนดตารางเวลาการให้บริการได้แน่นอน รฟท. จำเป็นต้องได้รับการปรับปรุงทางในเส้นทางดังกล่าวอย่างเร่งด่วน เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพและความปลอดภัยในการให้บริการขนส่งสินค้าและผู้โดยสาร

ความเหมาะสมทางเทคนิค

ปัจจุบันการบำรุงรักษาทางรถไฟมี 2 วิธี คือ การเสริมกำลังโครงสร้างทางรถไฟ (Track Strengthening) และการปรับปรุงทาง (Track Rehabilitation) โดยมีขอบเขตงานต่างกัน โดยการปรับปรุงจะเป็นการบูรณะทางรถไฟให้เปรียบเสมือนกับการก่อสร้างทางรถไฟมาตรฐานเทียบเท่าทางสายใหม่ เนื่องจากการปรับปรุงทางรถไฟในภาพรวมตั้งแต่องานโยธา (การปรับปรุงคันทาง การเปลี่ยนแนวโค้งรัศมี การปรับปรุงขานขาลาสถานีเฉพาะส่วนที่จำเป็น) งานทางรถไฟ (การเปลี่ยนหมอนและราง และทำความสะอาดหินโรยทางเพื่อให้สามารถระบายน้ำได้ดี การจัดหาหมอนและรางเพื่อสำรองในการใช้งาน) งานอาณัติสัญญาณและงานสะพาน (เพื่อให้สามารถรองรับน้ำหนักกดเพลลา 20 ตัน/เพลลาได้ตลอดทั้งเส้นทาง) ทำให้สามารถเดินรถไฟด้วยความเร็วเต็มพิกัดได้ตลอดทาง และสามารถรองรับการก่อสร้างรถไฟทางคู่โดยไม่ต้องปรับปรุงทางเพิ่มเติม ส่วนการเสริมกำลังโครงสร้างทางรถไฟ เป็นการเปลี่ยนหมอนและรางเท่านั้น ทำให้มีค่าใช้จ่ายต่ำกว่าการปรับปรุงทางเฉลี่ยประมาณ 9.68 ล้านบาท/กม.

อย่างไรก็ตาม ทางรถไฟที่ได้รับการเสริมกำลังโครงสร้างทางรถไฟจะมีมาตรฐานต่ำกว่าทางที่ได้รับการปรับปรุงทางและไม่สามารถรองรับน้ำหนักกดเพลลา 20 ตันต่อเพลลาได้ตลอดทั้งเส้นทาง เนื่องจาก ไม่ได้ปรับปรุงงานสะพาน ทำให้บริเวณสะพานจะสามารถรองรับน้ำหนักกดเพลลาสูงสุดเพียง 16 ตันต่อเพลลาเท่านั้น ซึ่งทำให้ไม่สอดคล้องกับแผนการจัดหารถจักร จำนวน 13 คัน ขนาดน้ำหนักกดเพลลาสูงสุด 20 ตัน/เพลลา ที่ รฟท. กำหนดไว้ ซึ่งถ้าหากในอนาคต รฟท. จำเป็นต้องก่อสร้างทางคู่ในแนวเส้นทางจะต้องปรับปรุงทางเพิ่มเติม เพื่อให้ได้มาตรฐานทางที่เหมือนกันทั้งสองเส้นทาง

นอกจากนี้ การเสริมความมั่นคงแข็งแรงใช้ระยะเวลาดำเนินการมากกว่าการปรับปรุงทางเฉลี่ย 2 ปี เนื่องจากการเสริมความมั่นคงแข็งแรงจะดำเนินการเปลี่ยนหมอนและรางโดยเครื่องจักรขนาดเล็กและแรงงานเป็นหลัก (Labor Intensive) ทำให้ผลผลิตที่ได้มีปริมาณน้อยเมื่อเทียบกับการปรับปรุงทางที่มีขอบเขตงานมากกว่าแต่เป็นการทำงานโดยใช้เครื่องจักรขนาดใหญ่ โดยที่ผ่านมา การเสริมความมั่นคงแข็งแรงของทางและการปรับปรุงทางจะดำเนินการได้เฉลี่ยวันละ 50 เมตร และ 1 กม. ต่อวัน ตามลำดับ ส่งผลให้ รฟท. คาดว่าระยะเวลาที่ใช้ในการดำเนินการระหว่างการเสริมความมั่นคงแข็งแรงของทาง และปรับปรุงทางจะใช้ระยะเวลาประมาณ 6 และ 4 ปี ตามลำดับ ทำให้การเสริมความมั่นคงฯ อาจไม่สามารถสนับสนุนกลยุทธ์การเปลี่ยนแปลงรูปแบบการขนส่งจากถนนสู่ราง (Modal shift) ตามที่กำหนดไว้ในยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศได้

1.4 สถานะปัจจุบันและความก้าวหน้าโครงการปรับปรุงทางสายตะวันออกเฉียงเหนือ

วันที่ 22 มิถุนายน 2553 คณะรัฐมนตรีมีมติดังนี้

อนุมัติตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ ดังนี้

1. ให้การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) ดำเนินโครงการปรับปรุงทางรถไฟระยะที่ 5 ในเส้นทางรถไฟสายตะวันออกเฉียงเหนือ ช่วงสถานีชุมทางแก่งคอย-แก่งเสือเต้น ช่วงสถานีสุรนารายณ์-ชุมทางบัวใหญ่ และช่วงสถานีชุมทางถนนจิระ-ชุมทางบัวใหญ่ รวมระยะทางประมาณ 308 กม. ภายในกรอบวงเงิน 8,508 ล้านบาทระยะเวลาดำเนินการ 4 ปี

2. ให้ รฟท. ดำเนินโครงการปรับปรุงทางระยะที่ 6 ในเส้นทางรถไฟสาย ตะวันออกเฉียงเหนือช่วงสถานีชุมทางบัวใหญ่-หนองคาย รวมระยะทางประมาณ 278 กม. ภายใน กรอบวงเงิน 6,779 ล้านบาท ระยะเวลาดำเนินการ 4 ปี

3. ส่วนงบประมาณที่จะใช้จ่ายในการดำเนินโครงการฯ ให้ใช้จากเงินกู้ โดยให้กระทรวง คมนาคมเป็นผู้พิจารณาจัดหาแหล่งเงินกู้ เงื่อนไขการกู้ และค้ำประกันเงินกู้ และให้ รฟท. เสนอขอตั้ง งบประมาณรายจ่ายประจำปีเพื่อชำระหนี้เงินกู้พร้อมดอกเบี้ย รวมไปถึงค่าใช้จ่ายในการกู้เงินตามความ จำเป็นและเหมาะสมต่อไป ตามความเห็นของสำนักงบประมาณ ทั้งนี้ ให้กระทรวงคมนาคม (รฟท.) เร่ง จัดทำรายละเอียดของแผนปรับโครงสร้างองค์กรและการบริหารกิจการรถไฟให้แล้วเสร็จ และนำเสนอ คณะรัฐมนตรีโดยด่วน

วันที่ 30 พฤษภาคม 2554 รฟท. ได้ลงนามสัญญาจ้างบริษัทที่ปรึกษาควบคุมงานก่อสร้าง และลงนาม ในสัญญาจ้างผู้รับเหมางานปรับปรุงทาง เมื่อวันที่ 10 มิ.ย. 2554 ระยะเวลาดำเนินการ 24 เดือน โดย กำหนดเริ่มงานวันที่ 1 ก.ค. 2554 ทั้งนี้สรุปความก้าวหน้าของงานเดือนพฤศจิกายน 2554 ภาพรวม และผลงานที่ทำได้จริงประจำเดือนพฤศจิกายน ได้มีความก้าวหน้ามากกว่าผลงานตามแผนงาน ร้อยละ 0.55 และผลงานที่ทำได้จริงสะสมมีความก้าวหน้ามากกว่าผลงานตามแผน ร้อยละ 1.08

สรุปความก้าวหน้าตามรายละเอียดของงาน ดังนี้

หมวดที่ 1 General Items & Contract Administration ผลงานมีความก้าวหน้ามากกว่า แผนงานที่วางไว้ ประจำเดือนพฤศจิกายน มีความก้าวหน้าร้อยละ 6.7 ซึ่งมากกว่าแผนงานอยู่ร้อยละ 4.9 ความก้าวหน้าสะสม ร้อยละ 13 ซึ่งมากกว่าแผนงานอยู่ ร้อยละ 3.8

หมวดที่ 2 Civil Works : 2A,2B,2C and 2D - Realignment, Existing, Depot, Station ผลงานมีความล่าช้ากว่าแผนงานที่วางไว้ ประจำเดือนพฤศจิกายน มีความก้าวหน้าร้อยละ 1.9 ซึ่ง ล่าช้ากว่าแผนงานอยู่ร้อยละ 1.2 ความก้าวหน้าสะสม ร้อยละ 3.9 ซึ่งล่าช้ากว่าแผนงานอยู่ ร้อยละ 2.8

หมวดที่ 3A Supply of Track Materials ผลงานมีความก้าวหน้ามากกว่าแผนงานที่วางไว้ ประจำเดือนพฤศจิกายน มีความก้าวหน้าร้อยละ 5.3 ซึ่งมากกว่าแผนงานอยู่ร้อยละ 2.0 ความก้าวหน้าสะสมร้อยละ 42.3 ซึ่งมากกว่าแผนงานอยู่ ร้อยละ 4.1

หมวดที่ 3B Track work on New Embankment ผลงานมีความก้าวหน้ามากกว่าแผนงานที่ วางไว้ ประจำเดือนพฤศจิกายนมีความก้าวหน้าร้อยละ 4.0 ซึ่งมากกว่าแผนงานอยู่ร้อยละ 0.4 ความก้าวหน้าสะสมร้อยละ 5.3 ซึ่งมากกว่าแผนงานอยู่ร้อยละ 1.7

หมวดที่ 3C Track work on Existing Road Bed & Bridges ผลงานมีความก้าวหน้าล่าช้า กว่าแผนงานที่วางไว้ ประจำเดือนพฤศจิกายนมีความก้าวหน้าร้อยละ 0.3 ซึ่งล่าช้ากว่าแผนงานอยู่ ร้อยละ 1.5 ความก้าวหน้าสะสมร้อยละ 0.6ซึ่งล่าช้ากว่าแผนงานอยู่ร้อยละ 1.2

หมวดที่ 4 General Items & Contract Administration ผลงานมีความก้าวหน้ามากกว่า แผนงานที่วางไว้ ประจำเดือนพฤศจิกายน มีความก้าวหน้าร้อยละ 1.1 ซึ่งมากกว่าแผนงานอยู่ร้อยละ 0.1 ความก้าวหน้าสะสมร้อยละ 1.1 ซึ่งมากกว่าแผนงานอยู่ ร้อยละ 0.1

หมวดที่ 5 Bridge Work ผลงานมีความก้าวหน้าล่าช้ากว่าแผนงานที่วางไว้ ประจำเดือน พฤศจิกายนมีความก้าวหน้าร้อยละ 2.1 ซึ่งล่าช้ากว่าแผนงานอยู่ร้อยละ 1.6 ความก้าวหน้าสะสม ร้อยละ 2.1 ซึ่งล่าช้ากว่าแผนงานอยู่ร้อยละ 5.5

ความก้าวหน้าของงานตามรายละเอียดของงาน

หมวดที่	รายละเอียดของงาน	วันเริ่มงาน	วันแล้วเสร็จ {ตามแผนงาน}	แผนงาน		ผลงาน	
				เดือนนี้	สะสม	เดือนนี้	สะสม
1	General Items & Contract Admin.	01/07/11	30/06/13	1.7%	9.2%	6.7%	13%
2A,2B 2C,2D	Civil Works (Realignment, Existing, Depot)	01/07/11	30/04/13	3.1%	6.7%	1.9%	3.9%
3A	Supply of Track Materials	01/07/11	30/04/13	3.3%	38.2%	5.3%	42.3%
3B	Track work on New Embankment	01/11/11	31/03/13	3.6%	3.6%	4.0%	5.3%
3C	Track work on Existing Road Bed & Bridges	01/11/11	31/05/13	1.8%	1.8%	0.3%	0.6%
4	Signaling Works	01/11/11	31/05/13	1%	1%	1.1%	1.1%
5	Bridge Work	01/09/11	31/05/13	3.7%	7.6%	2.1%	2.1%

2. บริษัท หนองคายวิศิษฐ์ จำกัด

บริษัท หนองคายวิศิษฐ์ จำกัด เป็นผู้จำหน่ายวัสดุก่อสร้างของเครือซีเมนต์ไทย (SCG) ครบวงจร รวมถึงการบริการที่มีมาตรฐานมานานกว่า 60 ปี การส่งออกสินค้าวัสดุก่อสร้างไปสู่ฐานลูกค้าที่ประเทศสปป.ลาว 2 สาขา คือ สาขาเวียงจันทน์ และสาขาสะหวันนะเขต



3. การค้าขายแดนไทย-สปป.ลาว

ในปี 2553¹ การค้าขายแดนกับ สปป. ลาว ในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ขยายตัวอย่างต่อเนื่อง มีมูลค่าการค้า 100,033.9 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปี 2552 ร้อยละ 41.4 ซึ่งเป็นผลจากภาวะเศรษฐกิจโลกที่ฟื้นตัว ซึ่งไทยได้ดุลการค้ารวม 57,408.7 ล้านบาท

การส่งออก มีมูลค่าการส่งออกสูงสุดผ่านทางด่านศุลกากรจังหวัดหนองคาย จำนวน 41,171.1 ล้านบาท (ร้อยละ 52.3) รองลงมา คือ ด่านจังหวัดมุกดาหาร มูลค่า 23,709.3 ล้านบาท

การนำเข้า ด่านจังหวัดมุกดาหามีมูลค่าสูงสุด 14,554.7 ล้านบาท (ร้อยละ 68.3) รองลงมา คือ ด่านจังหวัดหนองคาย มีมูลค่า 2,999.5 ล้านบาท

มูลค่าสินค้าส่งออกจากไทยไป สปป. ลาว จากชายแดนภาคตะวันออกเฉียงเหนือ		
อันดับ	สินค้า	มูลค่า
1	เครื่องคอมพิวเตอร์และอุปกรณ์	14,517.1
2	สินค้าอุปโภคบริโภคในครัวเรือน	13,972.9
3	น้ำมันเชื้อเพลิง	13,860.2
4	วัสดุก่อสร้างและเหล็ก	9,012.9
5	ยานพาหนะและส่วนประกอบ	8,267.1
6	เครื่องจักรและอุปกรณ์	7,250.1
	อื่นๆ	12,503.1
	รวม	78,721.3

มูลค่าสินค้านำเข้าจากไทยไป สปป. ลาว จากชายแดนภาคตะวันออกเฉียงเหนือ		
อันดับ	สินค้า	มูลค่า
1	สินแร่	10,166.6
2	เสื้อผ้าเครื่องแต่งกาย	2,346.1
3	เครื่องจักรและอุปกรณ์	2,214.2
4	ไม้แปรรูป	1,549.8
5	เครื่องใช้ไฟฟ้าและอุปกรณ์	1,079.3
6	ผลผลิตการเกษตร	1,022.4
7	ยานพาหนะและส่วนประกอบ	730.4
8	อื่นๆ	2,203.8
	รวม	21,312.6

¹ ข้อมูลจาก ธนาคารแห่งประเทศไทย

การส่งออกสินค้าไปสปป.ลาวมีมูลค่า 78,721.3 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปี 2552 ร้อยละ 43.6 เนื่องจากเศรษฐกิจของ สปป. ลาว มีการขยายตัวอย่างต่อเนื่อง มีการลงทุนจากต่างประเทศเพิ่มขึ้น ทั้งในโครงการขนาดใหญ่หลายโครงการ เช่น โครงการเหมืองแร่ โครงการสร้างเขื่อนเพื่อผลิตกระแสไฟฟ้าพลังน้ำ โครงการก่อสร้างในภาคบริการ รวมถึงโครงการปรับปรุงสนามบิน โครงการก่อสร้างโครงข่ายคมนาคม การพัฒนาโครงข่ายโทรคมนาคมภายในประเทศ และขนส่งสินค้าบางส่วนยังต่อไปยังประเทศเวียดนาม ด้วยปัจจัยดังกล่าว ทำให้มีความต้องการสินค้าจากประเทศไทยเพิ่มขึ้นหลายประเภท โดยสินค้าออกสำคัญของไทยที่ส่งออกไป สปป. ลาว ประกอบด้วย คอมพิวเตอร์และอุปกรณ์สินค้าอุปโภคบริโภคในครัวเรือน น้ำมันเชื้อเพลิง และวัสดุก่อสร้างและเหล็ก เป็นต้น

การนำเข้าสินค้าจากสปป. ลาวมีมูลค่า 21,312.6 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปี 2552 ร้อยละ 34.0 ซึ่งเป็นผลจากการนำเข้าสินแร่ทองแดงจากแขวงสะหวันนะเขต (กว่าร้อยละ 50 ของสินค้านำเข้าทั้งหมด) นอกจากนี้เป็นการนำเข้า เสื้อผ้าสำเร็จรูป เครื่องจักรและอุปกรณ์ ไม้แปรรูป เครื่องใช้ไฟฟ้า และผลผลิตทางการเกษตร เป็นต้น

4. การสำรวจการค้า ณ บริเวณร้านค้าปลอดภาษี (Duty Free)

ตั้งอยู่เขตชายแดนระหว่างประเทศไทยและ สปป.ลาว โดยที่ตั้งอยู่ที่ จังหวัดหนองคาย และ นครเวียงจันทน์ ภายใน Duty Free มีสินค้าจำพวกเครื่องสำอาง ช็อคโกแลต และสุรา นอกจากนี้ยังมีร้านอาหาร และร้านกาแฟ Dao Coffee ของลาว รอบๆ Duty Free เป็นตลาดที่ขายสินค้าทั่วไป เช่น เครื่องแต่งกาย กระเป๋า รองเท้า อุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์ โทรศัพท์มือถือ ขนม บุหรี่ และสุรา เป็นต้น



5. ศูนย์การค้าซังเจียง (San Jiang) ของประเทศจีน ในนครเวียงจันทน์ สปป.ลาว

ศูนย์การค้าซังเจียงเป็นศูนย์จำหน่ายสินค้า ศูนย์ Logistics และศูนย์กระจายสินค้าจีนสู่ สปป.ลาว ซึ่งเป็นการเข้าพื้นที่จากรัฐบาลลาวและจัดสร้างเป็นศูนย์การค้า โดยรัฐบาลจีน สินค้าที่จำหน่ายในศูนย์ฯ จะเป็นสินค้าจีน ตั้งแต่สินค้าอุปโภคบริโภค สินค้าในครัวเรือน สินค้าแฟชั่น เครื่องเคลือบ ไปจนถึงเครื่องเรือน เฟอร์นิเจอร์ โทรศัพท์มือถือ เครื่องใช้ไฟฟ้า นอกจากนี้ รัฐบาลจีนยังสนับสนุนทุนให้แก่ผู้ประกอบการ โดยคิดค่าเช่าพื้นที่ในราคาถูก และช่วยเหลือเรื่องระบบ Logistics ในการขนส่งและนำเข้าสินค้า ทั้งนี้ผู้ประกอบการในตลาดซังเจียงส่วนใหญ่เป็นชาวจีนที่เป็นเจ้าของ

กิจการ และไม่สามารถพูดภาษาลาวได้ ทำการจ้างคนลาว 1 คนไว้ขายสินค้าหน้าร้าน ปัจจุบัน ศูนย์การค้าฯ แห่งนี้ยังจัดเป็นสถานที่ท่องเที่ยวแห่งหนึ่งในเมืองเวียงจันทน์ ที่ต้อนรับทั้งประชาชนชาวลาว และชาวต่างชาติในการจับจ่ายซื้อของ อย่างไรก็ตาม รูปแบบการจัดตั้งและดำเนินการของศูนย์จำหน่ายสินค้าจีนนี้ สามารถมองว่าเป็นรูปแบบวิธีที่ประเทศจีนใช้เพื่อรุกและกระจายสินค้าจีนสู่ตลาดในประเทศต่างๆ ทั่วโลก



6. ศูนย์การค้าลาว-อาเซียน ที่นครเวียงจันทน์ สปป.ลาว

เป็นศูนย์การค้าที่ตั้งอยู่ใจกลางเมือง มีความทันสมัย มีทั้งหมด 3 ชั้น โดยชั้นที่ 1 และ 2 สำหรับขายสินค้าหลากหลายประเภท ทั้งเครื่องอุปโภคบริโภค ได้แก่ เครื่องแต่งกาย เครื่องใช้ไฟฟ้า ส่วนกลางของศูนย์การค้าสามารถจัดการประชุมและจัดกิจกรรมต่างๆ ชั้นที่ 3 เป็นพื้นที่สำหรับจัดเลี้ยงและสัมมนา



ปัญหาและอุปสรรค

1. ขาดความสอดคล้องของโครงการระหว่างการพัฒนาทางรถไฟปัจจุบันและการสร้างทางรถไฟทางคู่ ซึ่งก่อให้เกิดการใช้งบประมาณไม่คุ้มค่า
2. โครงการการปรับปรุงทางรถไฟต้องหยุดหรือชะงักชั่วคราว เนื่องจากมีปัญหาการคัดค้านด้านสิ่งแวดล้อม (EIA: Environmental Impact Assessment) เพราะบริเวณที่สร้างอุโมงค์มีแหล่งน้ำ 1A และมีสัตว์ป่าอาศัยอยู่ ซึ่งการสร้างอุโมงค์จะเป็นการทำลายระบบนิเวศของบริเวณนั้น

3. นโยบายของภาครัฐไม่สอดคล้องกับความต้องการของคนในพื้นที่ และขาดความต่อเนื่อง
4. รัฐบาลขาดการวางแผนนโยบายในการพัฒนาประเทศผ่านการขยายการลงทุนไปในต่างประเทศ ทำให้ต่างประเทศโดยเฉพาะประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีนดำเนินการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน เช่น การสร้างถนนและทางรถไฟเข้ามาในประเทศเพื่อนบ้าน รวมทั้งประเทศไทย ลงทุนสร้างช่องทางการจำหน่ายสินค้าไปยังต่างประเทศ เช่น การสร้างศูนย์การค้าชางเจียง ในประเทศลาว และส่งพ่อค้าชาวจีนเข้ามาทำธุรกิจค้าขายในศูนย์การค้านี้ เป็นต้น
5. นโยบายของภาครัฐสนับสนุนแต่เพียงผู้ผลิต ไม่สนับสนุนพ่อค้า เช่น นโยบายเกี่ยวกับ SMEs เน้นแต่เพียง SMEs ผู้ผลิต ไม่สนับสนุน SMEs พ่อค้า
6. การค้าขายและการตลาดเชิงรุกของประเทศจีนในประเทศลาว จากการสำรวจศูนย์การค้าของจีน เห็นได้ว่าพ่อค้าจีนได้เข้ามาทำธุรกิจในประเทศลาวจำนวนมาก โดยรูปแบบการทำธุรกิจเป็นแบบที่คนจีนเป็นเจ้าของธุรกิจและจ้างคนลาวเป็นลูกจ้างประจำร้าน โดยสินค้าที่ขายส่วนใหญ่เป็นสินค้าอุปโภค เช่น กระเป๋า เสื้อผ้า ผ้าห่ม เครื่องนอน ของเล่น รองเท้า เป็นต้น
7. การประกอบธุรกิจในรูปแบบที่ไม่เป็นทางการกับประเทศเพื่อนบ้านมีอุปสรรคหลายอย่าง ได้แก่ ภาษี กฎระเบียบ วัฒนธรรมท้องถิ่น เป็นต้น

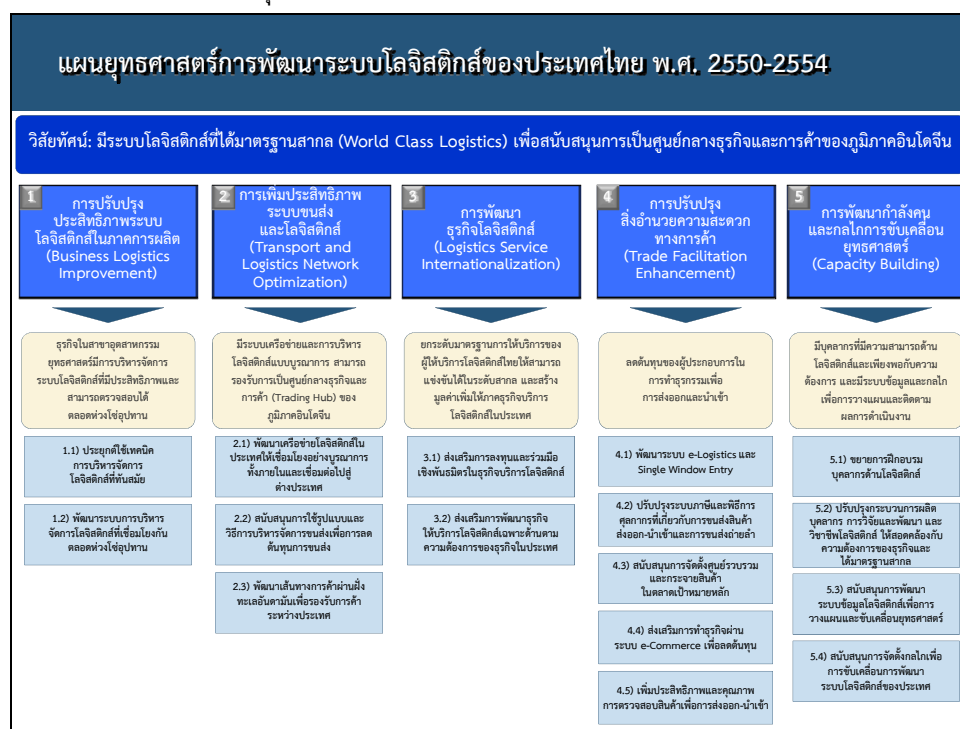
ข้อเสนอแนะ

1. ภาครัฐควรสนับสนุนให้นักลงทุนไทยออกไปลงทุนในประเทศเพื่อนบ้าน โดยการสนับสนุนด้านข้อมูลที่จำเป็นต่อการลงทุนในประเทศนั้นๆ เช่น วัฒนธรรม กฎหมาย และภาษา เป็นต้น
2. เสริมสร้างสมรรถนะนักธุรกิจไทย โดยจัดฝึกอบรมเพื่อยกระดับความรู้และทักษะในการประกอบธุรกิจในตลาดอาเซียนให้แก่ธุรกิจไทย รวมทั้งการจัดตั้งหน่วยงานในรูปแบบที่เน้นการส่งเสริมการลงทุนออกนอกประเทศ
3. เปลี่ยนทัศนคติในการบริหาร โดยมองให้ ASEAN เหมือนเป็นประเทศหนึ่ง แล้วใช้ประโยชน์ในการรวมกลุ่มให้ได้มากที่สุด และมีการสร้างมาตรฐานทางการค้าให้เกิดประโยชน์กับประเทศไทย เช่น การใช้สกุลเงินบาทไทยในการซื้อขาย การใช้ Pallet ที่เป็นมาตรฐานของไทยในการขนย้ายสินค้า
4. การวางแผนในการพัฒนาทางรางควรวางแผนเป็นแบบระยะยาว กล่าวคือ วางแผนการซ่อมแซมรางในปัจจุบันให้สอดคล้องกับการวางแผนการพัฒนาทางรถไฟทางคู่ในอนาคต เพื่อให้การพัฒนาทางรางเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ

5.7) บทสรุปบทวนผลการดำเนินงานตามแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ปี พ.ศ. 2550-2554

ตามแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย พ.ศ. 2550-2554 ซึ่งมีวิสัยทัศน์เพื่อให้มีระบบโลจิสติกส์ที่ได้มาตรฐานสากล (World Class Logistics) เพื่อสนับสนุนการเป็นศูนย์กลางธุรกิจและการค้าของภูมิภาคอินโดจีน ประกอบด้วย 5 ประเด็นยุทธศาสตร์นั้น ที่บริษัทฯ ได้จัดเก็บข้อมูลเกี่ยวกับผลการดำเนินงานตามแผนยุทธศาสตร์โลจิสติกส์ฯ และทำการประมวลและสังเคราะห์จากทั้งผลการศึกษาสถานภาพการพัฒนาปัจจุบันที่ได้จากการสัมภาษณ์เป็นหลัก ผลการสำรวจความคิดเห็น ผลการเก็บรวบรวมข้อมูลทุติยภูมิ ผลการจัดเก็บข้อมูลด้านงบประมาณ ผลการประชุมกลุ่มย่อย ตลอดจนผลการศึกษาดูงาน ซึ่งสามารถสรุปสถานภาพการพัฒนา และ/หรือ ผลการดำเนินงานตามแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ปี พ.ศ. 2550-2554 ทั้งในระดับภาพรวมและจำแนกรายยุทธศาสตร์ ตามลำดับ ดังนี้

แผนภาพที่ 24: แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ปี พ.ศ. 2550-2554

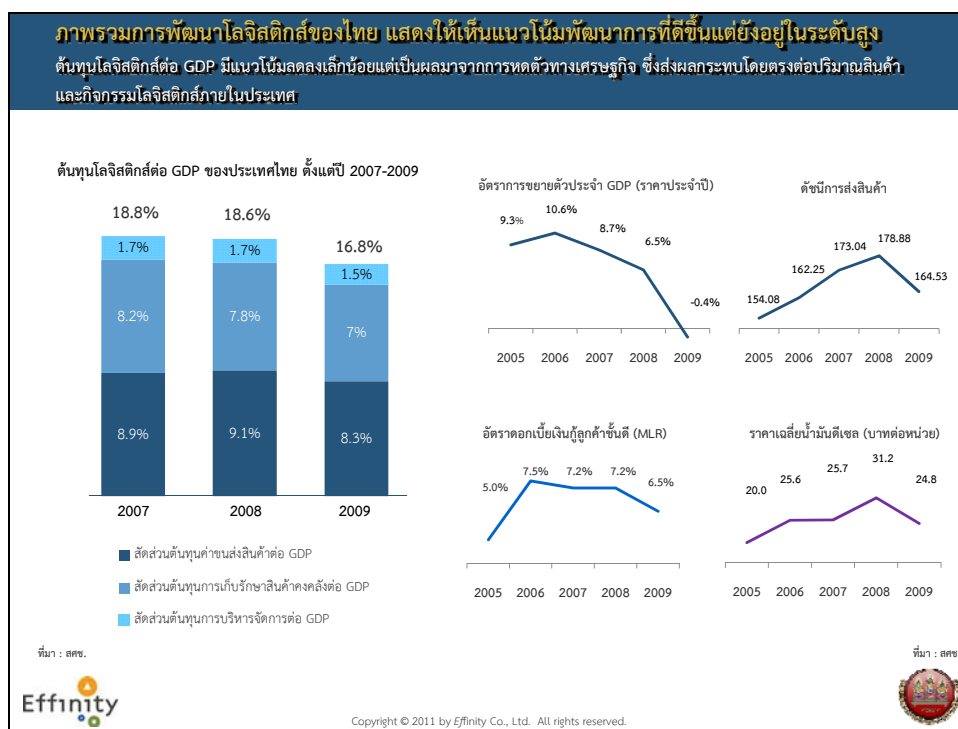


5.7.1) สถานภาพการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ในภาพรวม

(1) การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ในภาพรวม

ผลการจัดสรรงบประมาณเพื่อการพัฒนาโลจิสติกส์ของประเทศไทยในช่วงที่ผ่านมาสามารถสะท้อนให้เห็นได้จากผลการดำเนินงานตามแผนยุทธศาสตร์ฯ ดังแสดงในแผนภาพที่ 25 ซึ่งแสดงถึงการพัฒนาโลจิสติกส์ของประเทศไทยที่ผ่านมาในภาพรวมถือว่า มีแนวโน้มพัฒนาการที่ดีขึ้น โดยเห็นได้จากในปี พ.ศ. 2552 ต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทย ซึ่งมีมูลค่ารวมประมาณ 1.5 ล้านล้านบาท หรือคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 16.8 ของผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ ณ ราคาประจำปี (GDP) ลดลงอย่างเห็นได้ชัดจากร้อยละ 18.8 ของ GDP ในปี พ.ศ. 2550 โดยประกอบด้วย ต้นทุนค่าขนส่งสินค้า 746.5 พันล้านบาท (ร้อยละ 8.3 ของ GDP) ต้นทุนการเก็บรักษาสินค้าคงคลัง 633.3 พันล้านบาท (ร้อยละ 7.0 ของ GDP) และต้นทุนการบริหารจัดการด้านโลจิสติกส์ 138.0 พันล้านบาท (ร้อยละ 1.5 ของ GDP)

แผนภาพที่ 25: ภาพรวมการพัฒนาโลจิสติกส์ของไทย



การที่ต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยในภาพรวมในช่วงระยะ 3 ปีที่ผ่านมา นับตั้งแต่ปี พ.ศ. 2550 ถึงปี พ.ศ. 2552 ลดลงนั้น มีสาเหตุสำคัญมาจาก 2 ปัจจัยหลัก ได้แก่ (1) การชะลอตัวของเศรษฐกิจโลกซึ่งส่งผลกระทบต่อเศรษฐกิจไทยในปี พ.ศ. 2552 ซึ่งเป็นปีที่ประเทศไทยประสบภาวะเศรษฐกิจหดตัวอย่างรุนแรงนับตั้งแต่เหตุการณ์วิกฤติทางเศรษฐกิจช่วงปี พ.ศ. 2540-2541 ทำให้อัตราการเติบโตของเศรษฐกิจในภาพรวมหดตัวลง ซึ่งเป็นการหดตัวของสาขาอุตสาหกรรมและการส่งออกเป็นหลัก จึงส่งผลกระทบต่อโดยตรงต่อปริมาณผลผลิต/สินค้าในสาขาต่างๆ และกิจกรรมโลจิสติกส์ภายในประเทศ ทำให้ปริมาณขนส่งสินค้าและมูลค่าสินค้าคงคลังลดลง รวมทั้งมีการปรับลดอัตราดอกเบี้ยเงินกู้ลูกค้าชั้นดี (Minimum

Loan Rate; MLR) ตามสถานการณ์สภาพคล่องของเงินทุนในตลาด และราคาเฉลี่ยน้ำมันดีเซลที่ลดลง ปัจจัยการหดตัวทางเศรษฐกิจเหล่านี้ล้วนส่งผลให้ต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศลดลงเช่นกัน และ (2) การปรับตัวทางธุรกิจของผู้ประกอบการไทยเพื่อรับมือกับการชะลอตัวของอุปสงค์ในภาพรวม โดยมีความพยายามปรับปรุงประสิทธิภาพของกระบวนการเคลื่อนย้าย จัดเก็บ และบริหารจัดการสินค้าคงคลัง รวมทั้งได้ดำเนินมาตรการประหยัดต้นทุนการดำเนินงานภายในสถานประกอบการซึ่งรวมไปถึงต้นทุนโลจิสติกส์อย่างเต็มที่ เพื่อลดความเสี่ยงและเพื่อความอยู่รอดทางธุรกิจจากการได้รับปริมาณคำสั่งซื้อที่ลดลงอย่างมาก แต่อย่างไรก็ดี หากเปรียบเทียบกับต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศที่มีความก้าวหน้าด้านโลจิสติกส์ดังเช่น ประเทศสหรัฐอเมริกาที่มีสัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP ในปี พ.ศ. 2552 อยู่ที่ร้อยละ 7.7 สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP ของประเทศไทยจึงยังนับว่าสูงมาก

เมื่อพิจารณาถึงโครงสร้างต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทย ต้นทุนค่าขนส่งสินค้าเป็นองค์ประกอบที่ใหญ่ที่สุดนับตั้งแต่ปี พ.ศ. 2550 โดยในปี พ.ศ. 2552 ต้นทุนค่าขนส่งสินค้าคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 49.4 ของต้นทุนโลจิสติกส์รวม รองลงมาคือ ต้นทุนการเก็บรักษาสินค้าคงคลังคิดเป็นร้อยละ 41.7 และที่เหลืออีกร้อยละ 8.9 เป็นต้นทุนการบริหารจัดการด้านโลจิสติกส์ หากเปรียบเทียบกับปี พ.ศ. 2550 ต้นทุนค่าขนส่งสินค้าซึ่งเป็นต้นทุนโลจิสติกส์ที่มีสัดส่วนสูงสุดของไทย มีการขยายตัวเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องจากปี พ.ศ. 2550 ที่มีสัดส่วนร้อยละ 47.3 เพิ่มขึ้นเป็นร้อยละ 49.4 ในปี พ.ศ. 2552 สะท้อนให้เห็นถึงโครงสร้างการขนส่งปัจจุบันที่ยังไม่สามารถสนับสนุนให้ผู้ประกอบการปรับพฤติกรรมมาใช้รูปแบบการขนส่งที่มีประสิทธิภาพด้านพลังงานได้อย่างเต็มที่ ในขณะที่สัดส่วนต้นทุนการเก็บรักษาสินค้าคงคลังเริ่มมีแนวโน้มลดลงตามลำดับอย่างต่อเนื่อง จากสัดส่วนร้อยละ 43.6 ในปี พ.ศ. 2550 ลดลงเหลือร้อยละ 41.7 ในปี พ.ศ. 2552 ซึ่งถือว่าผู้ประกอบการในภาพรวมมีความตระหนักถึงความสำคัญและสามารถปรับรูปแบบธุรกิจในลักษณะที่ลดปริมาณสินค้าคงคลัง รวมทั้งบริหารจัดการต้นทุนการเก็บรักษาสินค้าคงคลังให้ลดลงมาโดยตลอด ส่วนต้นทุนการบริหารจัดการด้านโลจิสติกส์มีสัดส่วนเกือบเท่าเดิมที่ประมาณร้อยละ 9 ของต้นทุนโลจิสติกส์รวม

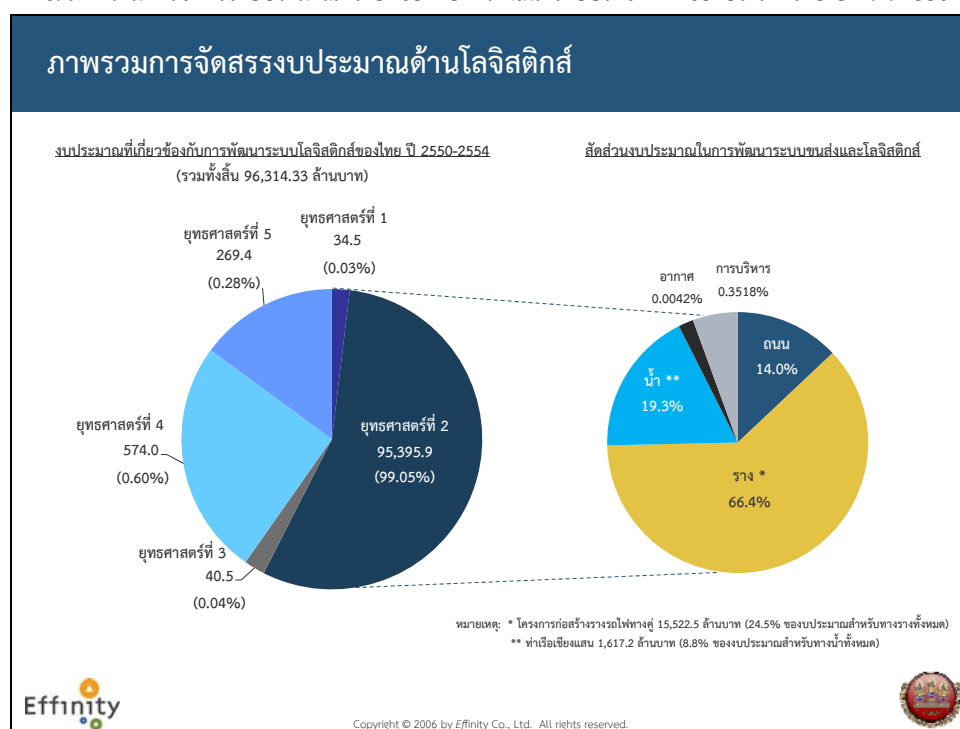
แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย พ.ศ. 2550-2554 ซึ่งเป็นแผนโลจิสติกส์แห่งชาติฉบับแรกของไทยถือได้ว่า ผลการดำเนินงานในระยะ 5 ปีที่ผ่านมาประสบความสำเร็จในเชิงการสร้างการรับรู้ ความเข้าใจและการตระหนักถึงความสำคัญของโลจิสติกส์ (Awareness Building Phase) ในทุกภาคส่วน ดังจะเห็นได้จากจำนวนสถาบันการศึกษาระดับอุดมศึกษาที่เปิดหลักสูตรด้านโลจิสติกส์เพิ่มมากขึ้น จำนวนสมาพันธ์/สมาคมด้านโลจิสติกส์และห่วงโซ่อุปทานเพิ่มมากขึ้น สภาหอการค้าฯ และสภาอุตสาหกรรมฯ มีการแบ่งสายงานด้านโลจิสติกส์อย่างชัดเจน ในขณะที่ วช. ร่วมมือกับ สกว. จัดตั้งหน่วยงานวิจัยและทำงานเชิงรุกในการจัดทำยุทธศาสตร์วิจัยด้านโลจิสติกส์และโซ่อุปทานแห่งชาติ ฉบับที่ 1 (พ.ศ. 2554-2555) นอกจากนั้นมีนิตยสารและหนังสือพิมพ์ด้านวงการโลจิสติกส์เกิดขึ้นมากมาย มีการจัดงานแสดงสินค้าและนิทรรศการด้านโลจิสติกส์ (Trade Fair) เป็นระยะอย่างต่อเนื่อง ในขณะที่ภาครัฐมีการจัดสรรงบประมาณในการพัฒนาและฝึกอบรมบุคลากรอย่างต่อเนื่อง อย่างไรก็ตาม การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของไทยในระยะ 5 ปีที่ผ่านมามีความก้าวหน้าและมีพัฒนาการที่ดีขึ้นในระดับหนึ่ง แต่เป็นในลักษณะเชิง

ปริมาณมากกว่าเชิงคุณภาพ และด้วยอัตราที่ช้าเมื่อเปรียบเทียบกับต่างประเทศ ซึ่งประเทศไทยยังคงล่าช้าและไม่ทันต่อสถานการณ์และปัจจัยภายนอก

(2) การจัดสรรงบประมาณเพื่อพัฒนาระบบโลจิสติกส์

ในช่วงระยะ 5 ปีที่ผ่านมา พ.ศ. 2550-2554 ภาครัฐได้มีการจัดสรรงบประมาณที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยรวมทั้งสิ้น **96,314.33 ล้านบาท** โดยสามารถเรียงลำดับจากยุทธศาสตร์ที่ได้รับงบประมาณมากที่สุดไปยังยุทธศาสตร์ที่ได้รับงบประมาณน้อยที่สุด ดังนี้

แผนภาพที่ 26: ภาพรวมการจัดสรรงบประมาณที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ปี พ.ศ. 2550-2554



ยุทธศาสตร์ที่ 2 ได้รับงบประมาณมากที่สุดในบรรดา 5 ยุทธศาสตร์ ภายใต้แผนพัฒนาโลจิสติกส์ โดยมีงบประมาณจำนวนทั้งสิ้น 95,395.9 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 99.05 ของงบประมาณทั้งหมด

ยุทธศาสตร์ที่ 4 ได้รับงบประมาณมากเป็นอันดับ 2 รองจากยุทธศาสตร์ที่ 2 โดยมีงบประมาณจำนวน 574.0 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 0.60 ของงบประมาณทั้งหมด

แผนภาพที่ 50: ภาพรวมการจัดสรรงบประมาณที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ปี พ.ศ. 2550-2554

ยุทธศาสตร์ที่ 5 ได้รับงบประมาณมากเป็นอันดับ 3 ในบรรดา 5 ยุทธศาสตร์ ภายใต้แผนพัฒนาโลจิสติกส์ โดยมีงบประมาณจำนวน 269.4 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 0.28 ของงบประมาณทั้งหมด

ยุทธศาสตร์ที่ 3 ได้รับงบประมาณมากเป็นอันดับ 4 ในบรรดา 5 ยุทธศาสตร์ ภายใต้แผนพัฒนาโลจิสติกส์ โดยมีงบประมาณจำนวน 40.5 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 0.04 ของงบประมาณทั้งหมด

ยุทธศาสตร์ที่ 1 ได้รับงบประมาณน้อยที่สุดในบรรดา 5 ยุทธศาสตร์ภายใต้แผนฯ โดยมี งบประมาณจำนวน 34.5 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 0.03 ของงบประมาณทั้งหมด

จากการจัดสรรงบประมาณข้างต้น สังเกตได้ว่า ภาครัฐให้การสนับสนุนและลงทุนด้านการเพิ่ม ประสิทธิภาพระบบขนส่งและโลจิสติกส์มากที่สุด ซึ่งคือ ยุทธศาสตร์ที่ 2 โดยงบประมาณถูกจัดสรรไปเพื่อ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งทางรางมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 66.4 รองลงมาได้แก่ การพัฒนา โครงสร้างพื้นฐานการขนส่งทางน้ำ คิดเป็นร้อยละ 19.3 ทางถนน ร้อยละ 14.0 ส่วนทางอากาศได้รับ งบประมาณน้อยที่สุดเพียงร้อยละ 0.0042 ในส่วนของรายละเอียดงบประมาณด้านการพัฒนาทางราง พบว่า เป็นงบประมาณเพื่อโครงการจัดหาและปรับปรุงเครื่องมืออุปกรณ์ที่เกี่ยวข้องกับรถไฟ (ได้แก่ รถจักร รถโบกี้ ระบบอาณัติสัญญาณไฟ เครื่องกั้น ระบบโครงข่ายโทรคมนาคม) มากที่สุด คิดเป็นจำนวนเงิน 25,966 ล้าน บาท (หรือคิดเป็นร้อยละ 41.1 ของงบประมาณด้านรางทั้งหมด) รองลงมาได้แก่ งบประมาณเพื่อโครงการ ก่อสร้างรางรถไฟทางคู่ คิดเป็นจำนวนเงิน 15,522 ล้านบาท (หรือคิดเป็นร้อยละ 24.5 ของงบประมาณด้าน รางทั้งหมด) งบประมาณเพื่อการปรับปรุงทางรถไฟ คิดเป็นจำนวนเงิน 15,287 ล้านบาท (หรือคิดเป็นร้อย ละ 24.2 ของงบประมาณด้านรางทั้งหมด) งบประมาณเพื่อโครงการพัฒนา Landbridge เชื่อมโยงอ่าวไทย และท่าเรือฝั่งทะเลอันดามัน คิดเป็นจำนวนเงิน 5,787 ล้านบาท (หรือคิดเป็นร้อยละ 9.1 ของงบประมาณ ด้านรางทั้งหมด) และ งบประมาณเพื่อโครงการศึกษาความเหมาะสม ออกแบบ และพัฒนาระบบรางรถไฟ ทางคู่ และรถไฟความเร็วสูง จำนวน 622 ล้านบาท (หรือคิดเป็นร้อยละ 0.9 ของงบประมาณด้านราง ทั้งหมด) ตามลำดับ

แต่อย่างไรก็ดีพบว่า หลายโครงการด้านการพัฒนาทางรางยังไม่สามารถดำเนินการได้ในทางปฏิบัติ ให้เกิดผลสำเร็จเป็นรูปธรรม อันเนื่องมาจากปัญหาการบริหารจัดการโครงการภายในของ รฟท. และการ เตรียมความพร้อมในขั้นตอนการศึกษาความเหมาะสมของโครงการและการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) เป็นต้น

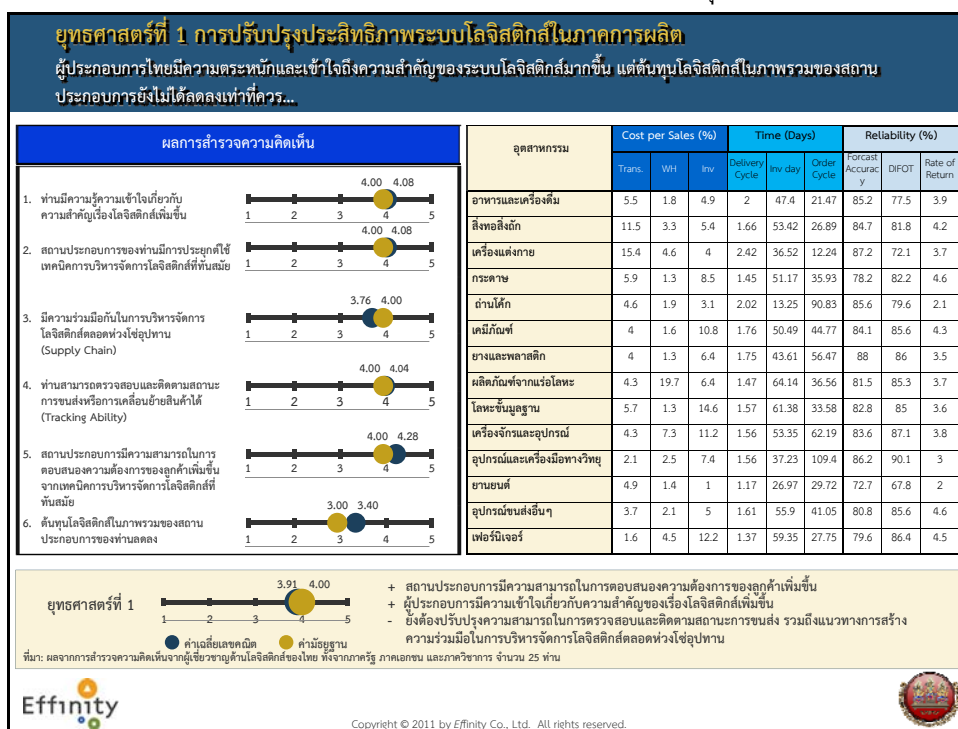
โดยสรุป การดำเนินงานตามแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยในระยะที่ ผ่านมานับได้ว่าตอบสนองต่อตัวชี้วัดและเป้าประสงค์ด้านการลดต้นทุนในการประกอบธุรกิจ (Cost Efficiency) ที่ให้เหลือต่ำที่สุด ในขณะที่ตัวชี้วัดและเป้าประสงค์อีก 2 ด้านคือ การเพิ่มความเชื่อถือได้และ ความปลอดภัยของการนำส่งสินค้า/บริการ (Reliability and Security) และการเพิ่มความสามารถ การตอบสนองความต้องการของลูกค้า (Responsiveness) นั้นมีการพัฒนาในระดับหนึ่งแต่อยู่ในระดับจุลภาค หรือระดับผู้ประกอบการเอกชนมากกว่า โดยมีภาคอุปสงค์หรือตลาดลูกค้าบังคับให้ผู้ประกอบการต้อง พัฒนาศักยภาพและความสามารถของตนเองอย่างต่อเนื่องเพื่อตอบสนองความต้องการของลูกค้าและเพื่อ การอยู่รอดของธุรกิจ หากวิเคราะห์ในระดับมหภาคหรือระดับชาติ เป้าหมายการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ที่ ผ่านมามุ่งเน้นเฉพาะมิติการเพิ่มประสิทธิภาพของระบบโลจิสติกส์ โดยวัดจากการลดต้นทุนโลจิสติกส์ (เชิง ปริมาณ) เท่านั้น ยังขาดในส่วนของการสร้างมูลค่าเพิ่ม (Value-Added)

5.7.2) สถานภาพการพัฒนา จำแนกรายยุทธศาสตร์

ที่ปรึกษา ได้ทำการประมวลและสังเคราะห์จากข้อมูลที่ได้รับทั้งหมด ทั้งระดับปฐมภูมิและระดับทุติยภูมิ โดยสามารถสรุปสถานภาพการพัฒนา และ/หรือ ผลการดำเนินงานตามแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ปี พ.ศ. 2550-2554 จำแนกรายยุทธศาสตร์ ดังนี้

ยุทธศาสตร์ที่ 1 การปรับปรุงประสิทธิภาพระบบโลจิสติกส์ในภาคการผลิต

แผนภาพที่ 27: สถานภาพการพัฒนา/ผลการดำเนินงานของแผนยุทธศาสตร์ที่ 1



แม้ว่ายุทธศาสตร์ที่ 1 การปรับปรุงประสิทธิภาพระบบโลจิสติกส์ในภาคการผลิต เป็นยุทธศาสตร์ที่ได้รับงบประมาณน้อยที่สุดในบรรดา 5 ยุทธศาสตร์ภายใต้แผนพัฒนาโลจิสติกส์ฯ โดยได้รับงบประมาณ 34.5 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 0.03 ของงบประมาณด้านโลจิสติกส์ทั้งหมด แต่อย่างไรก็ดี นับว่าสถานภาพการพัฒนาหรือผลการดำเนินงานตามแผนยุทธศาสตร์อยู่ในเกณฑ์ดี โดยจากผลการสำรวจ ได้รับคะแนนที่มีค่าเฉลี่ยเลขคณิต (Mean) อยู่ที่ 3.91/5.00 ซึ่งแสดงให้เห็นว่า การปรับปรุงประสิทธิภาพระบบโลจิสติกส์ในภาคการผลิต มีการพัฒนาอยู่ในเกณฑ์ดี จากการสัมภาษณ์ พบว่า ผู้ประกอบการไทยในภาคการผลิตมีความรู้ความเข้าใจและตระหนักถึงความสำคัญของระบบโลจิสติกส์มากขึ้น นอกจากนั้น สถานประกอบการมีความสามารถในการตอบสนองความต้องการของลูกค้าเพิ่มขึ้น ทั้งนี้ส่วนหนึ่งเป็นผลพวงมาจากการต้องการของลูกค้าที่เป็นแรงกระตุ้นให้ผู้ประกอบการต้องพัฒนาศักยภาพความสามารถอย่างต่อเนื่องเพื่อให้สามารถตอบสนองความต้องการของลูกค้าที่แปรเปลี่ยนไปเพื่อให้สามารถรักษาและขยายฐาน

ลูกค้าได้ และส่วนหนึ่งจากการที่ผู้ประกอบการบางส่วนรู้จักหันมาใช้เทคนิคการบริหารจัดการโลจิสติกส์ที่ทันสมัย เช่น เทคโนโลยีสารสนเทศ หรือ ซอฟต์แวร์ด้านการบริหารจัดการโลจิสติกส์และการขนส่ง

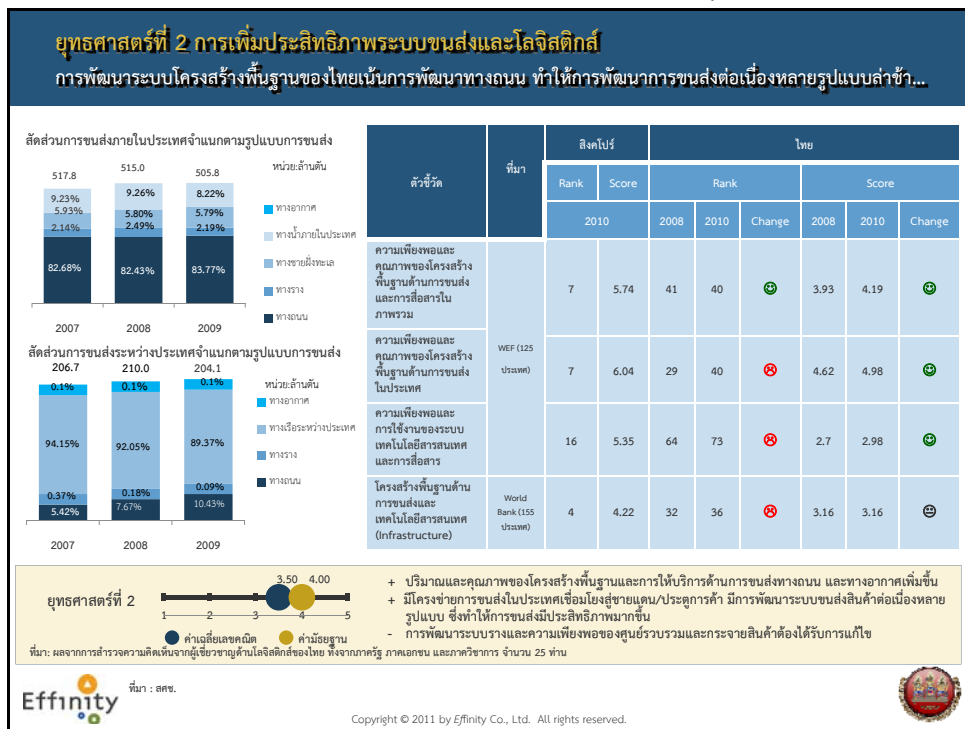
อย่างไรก็ดี จากการสำรวจพบว่า ต้นทุนโลจิสติกส์ของผู้ประกอบการในภาคการผลิตโดยรวมยังไม่ได้ลดลงเท่าที่ควร แม้ว่าผลการจัดเก็บข้อมูลด้านต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP ของประเทศไทยแสดงให้เห็นถึงแนวโน้มที่ลดลง โดยจากร้อยละ 18.8 ในปี พ.ศ. 2550 ลดลงเหลือร้อยละ 16.8 ในปี พ.ศ. 2552 สาเหตุที่ข้อมูลไม่ได้สอดคล้องกันระหว่างต้นทุนโลจิสติกส์ระดับจุลภาค (ของผู้ประกอบการ) และระดับมหภาค (ของประเทศ) นั้นเนื่องจากการจัดทำดัชนีชี้วัดด้านต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP ของประเทศ ไม่สามารถเป็นเกณฑ์ประเมินที่สะท้อนต้นทุนที่แท้จริงของภาคการผลิตได้ เนื่องจากมีได้จำแนกลักษณะของสินค้าเป็น Product Base และ Area Base ซึ่งควรจะจัดเก็บต้นทุนโลจิสติกส์ต่อยอดขายของแต่ละกลุ่มอุตสาหกรรม (Cluster) หรือสินค้าร่วมด้วย นอกจากนี้เนื่องจากผู้ประกอบการไทยส่วนใหญ่เป็น SMEs ซึ่งขาดแหล่งเงินทุน ขาดการบริหารจัดการที่เป็นสากล และยังขาดการนำระบบโลจิสติกส์ที่ทันสมัยมาประยุกต์ใช้ในสถานประกอบการ เช่น ในการบริหารจัดการสินค้าคงคลัง เป็นต้น และยังไม่มีการทำงานร่วมกันในห่วงโซ่อุปทานมากเท่าใดนัก ส่งผลให้ต้นทุนการผลิตทั้งระบบมีต้นทุนสูง ซึ่งส่งผลต่อขีดความสามารถในการแข่งขันของผู้ประกอบการตามมา นอกจากนี้ ยังควรต้องพัฒนาความสามารถในการตรวจสอบและติดตามสถานะการขนส่ง และหาแนวทางการสร้างความร่วมมือในการบริหารจัดการโลจิสติกส์ตลอดห่วงโซ่อุปทานให้มากขึ้น ซึ่งจะทำให้ระบบโลจิสติกส์ในภาคการผลิตของไทยโดยรวมมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้นต่อไป

สรุปสาระสำคัญจากประเด็นข้อคิดเห็น/ปัญหาอุปสรรคที่ได้จากการศึกษา

1. การพัฒนาโลจิสติกส์ในภาคอุตสาหกรรมของไทยบางส่วนมีความตระหนักและเข้าใจถึงความสำคัญของระบบโลจิสติกส์มากขึ้น โดยเห็นได้จากผู้ประกอบการไทยบางส่วนมีการประยุกต์ใช้เทคนิคการบริหารจัดการที่ทันสมัย และมีความร่วมมือในการบริหารจัดการโลจิสติกส์มากขึ้น
2. ส่วนของภาคการเกษตรยังมิได้ให้ความสำคัญในการปรับปรุงประสิทธิภาพของระบบโลจิสติกส์มากเท่าใดนัก
3. ต้นทุนโลจิสติกส์ยังอยู่ในระดับสูงเนื่องจาก
 - 3.1) คุณภาพการบริหารจัดการสินค้าคงคลังของผู้ประกอบการไทยที่เป็น SMEs ยังไม่มีประสิทธิภาพเทียบเท่ากับธุรกิจต่างชาติ เนื่องจากขาดการนำระบบโลจิสติกส์ที่ทันสมัยมาประยุกต์ใช้ในสถานประกอบการ และยังขาดจิตสำนึก (Spirit) และเครื่องมือสนับสนุนให้เกิดการทำงานร่วมกันในห่วงโซ่อุปทาน ซึ่งเป็นปัจจัยสู่ความสำเร็จของการจัดการห่วงโซ่อุปทาน
 - 3.2) กระบวนการในการลดต้นทุนสินค้าคงคลังไม่มีความเป็นรูปธรรม โดยเฉพาะการลดสต็อกสินค้าคงคลัง เนื่องจากไม่มีการคัดเลือกอุตสาหกรรมเป้าหมายในการพัฒนา และภาครัฐไม่มีความเข้าใจในระบบการทำงานของผู้ประกอบการในสายการผลิตอย่างเพียงพอ
 - 3.3) ขาดข้อมูลที่ละเอียดของต้นทุนโลจิสติกส์ของสินค้าเกษตร เช่น ข้าว แป้ง ยาง ผลไม้เศรษฐกิจ และขาดข้อมูลในลักษณะที่เป็น Time Series รวมทั้งขาดความตระหนักและให้ความสำคัญจากทั้งภาครัฐ และเกษตรกร

ยุทธศาสตร์ที่ 2 การเพิ่มประสิทธิภาพระบบขนส่งและโลจิสติกส์

แผนภาพที่ 28: สถานภาพการพัฒนา/ผลการดำเนินงานของแผนยุทธศาสตร์ที่ 2



ยุทธศาสตร์ที่ 2 การเพิ่มประสิทธิภาพระบบขนส่งและโลจิสติกส์ (Transport and Logistics Network Optimization) เป็นยุทธศาสตร์ที่ได้รับงบประมาณมากที่สุดในบรรดา 5 ยุทธศาสตร์ภายใต้แผนพัฒนาโลจิสติกส์ฯ เป็นจำนวนทั้งสิ้น 95,395.9 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 99.05 ของงบประมาณด้านโลจิสติกส์ทั้งหมด โดยงบประมาณถูกจัดสรรไปเพื่อการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางรางมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 66.4 รองลงมาได้แก่ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางน้ำ คิดเป็นร้อยละ 19.3 และการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางถนน คิดเป็นร้อยละ 14.0 และ ทางอากาศเพียงร้อยละ 0.0042 ซึ่งหากพิจารณาถึงผลการดำเนินงานตามแผนฯ ไปสู่การปฏิบัติ โดยจากผลการสำรวจ ได้รับคะแนนที่มีค่าเฉลี่ยเลขคณิต (Mean) อยู่ที่ 3.50/5.00 ซึ่งแสดงให้เห็นว่า การเพิ่มประสิทธิภาพระบบขนส่งและโลจิสติกส์ของประเทศไทยในระยะ 5 ปีที่ผ่านมา มีการพัฒนาอยู่ในระดับปานกลาง อีกทั้งสถานภาพการพัฒนาปัจจุบันมิได้สอดคล้องกับการจัดสรรงบประมาณจำนวนมาก โดยจะเห็นได้จาก สัดส่วนปริมาณการขนส่งภายในประเทศ ส่วนใหญ่กระจุกอยู่ที่การขนส่งทางถนนเป็นหลัก ซึ่งมีใช้ทางราง โดยทางถนนมีสัดส่วนมากกว่าร้อยละ 80 ตลอด 3 ปี ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2550-2552 มีอัตราการขยายตัวร้อยละ 1.3 จากปี พ.ศ.2550 สัดส่วนรองลงมา คือ การขนส่งทางน้ำภายในประเทศ การขนส่งทางชายฝั่งทะเล การขนส่งทางราง และการขนส่งทางอากาศ ตามลำดับ โดยเฉพาะอย่างยิ่ง ทางรางและทางน้ำมีอัตราการเติบโตลดลงเป็นอย่างมาก

ในขณะที่ปริมาณการขนส่งระหว่างประเทศ ส่วนใหญ่กระจุกอยู่ที่การขนส่งทางเรือระหว่างประเทศ รองลงมาได้แก่ ทางถนน ทางราง และทางอากาศ ตามลำดับ โดยทั้งการขนส่งทางเรือระหว่างประเทศและ

ทางรางมีแนวโน้มลดลง โดยเฉพาะอย่างยิ่งการขนส่งทางรางมีอัตราการเติบโตลดลงอย่างมากถึงร้อยละ 50 และมีแนวโน้มลดลงอย่างต่อเนื่องในช่วงปี พ.ศ. 2550-2552 ในขณะที่การขนส่งทางถนนกลับมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องและเติบโตมากขึ้นถึงร้อยละ 32 รวมทั้งการขนส่งทางอากาศมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นเช่นกัน ดังนั้นจะเห็นได้ว่า การพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานของไทยเน้นการพัฒนาทางถนนเป็นหลัก ในขณะที่การพัฒนาการขนส่งทางรางไม่สามารถดำเนินการตามแผนพัฒนาในทางปฏิบัติได้ อีกทั้งการพัฒนาการขนส่งทางน้ำมีไม่มากเท่าที่ควร จึงเป็นเหตุปัจจัยให้การพัฒนาการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบของไทยล่าช้ากว่าที่ควรจะเป็น และการขนส่งทางรางและทางน้ำที่มีอยู่ยังไม่มีประสิทธิภาพเท่าที่ควร จึงทำให้ต้นทุนโลจิสติกส์ของไทยสูง เนื่องจากการขนส่งทางถนนมีต้นทุนค่าขนส่งสินค้าต่อ GDP สูงสุด (ร้อยละ 5) รองลงมาคือ ทางน้ำ (ร้อยละ 2) ทางอากาศ (ร้อยละ 0.3) และทางราง (ร้อยละ 0) ตามลำดับ

นอกจากนี้ จากการจัดอันดับ โดย World Economic Forum (WEF) ภายใต้ดัชนีชี้วัดความสามารถในการอำนวยความสะดวกทางการค้า (ETI) ในปี ค.ศ. 2008 และ 2010 (ซึ่งมีเฉพาะปีดังกล่าว) พบว่า ความเพียงพอและคุณภาพของโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งในประเทศ (Availability and Quality of Transport Infrastructure) มีคะแนนเพิ่มสูงขึ้น แต่อันดับกลับถดถอยลงจากอันดับที่ 29 ในปี ค.ศ. 2008 ลดอันดับลงเป็นอันดับที่ 40 ในปี ค.ศ. 2010 จากทั้งหมด 125 ประเทศ ซึ่งแสดงนัยสำคัญว่า แม้ว่าไทยมีพัฒนาการที่ดีขึ้นแต่เมื่อเทียบกับต่างประเทศยังล้าหลังอยู่เนื่องจากประเทศอื่นๆ ก็มีพัฒนาการที่ดีขึ้นเป็นอย่างมากเช่นกัน ซึ่งสอดคล้องกับการจัดอันดับโดย World Bank ภายใต้ดัชนีชี้วัดขีดความสามารถด้านโลจิสติกส์ (LPI) ในปี ค.ศ. 2007 และปี ค.ศ. 2010 (ซึ่งมีเฉพาะปีดังกล่าว) พบว่า โครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งและเทคโนโลยีสารสนเทศ (Infrastructure) มีคะแนนเท่าเดิม แต่อันดับกลับถดถอยลงเช่นกันคือ จากอันดับที่ 32 ในปี ค.ศ. 2007 ลดอันดับลงเป็นอันดับที่ 36 ในปี ค.ศ. 2010 จากทั้งหมด 155 ประเทศ

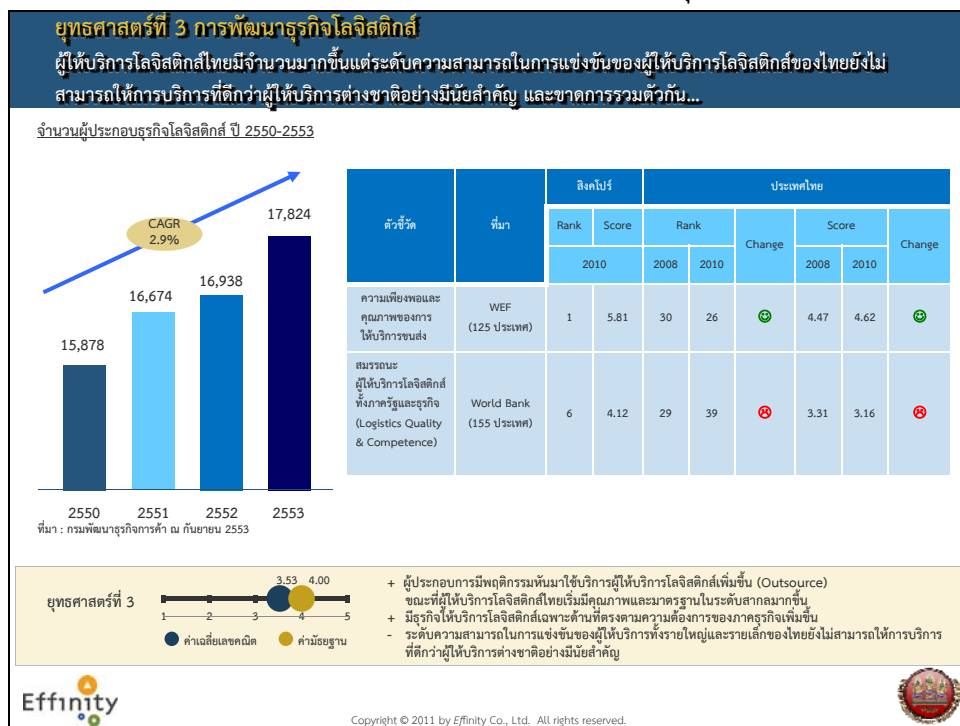
สรุปสาระสำคัญจากประเด็นข้อคิดเห็น/ปัญหาอุปสรรคที่ได้จากการศึกษา

1. ระบบโลจิสติกส์ของไทยยังอยู่ในระดับพื้นฐานที่เรียกว่า โลจิสติกส์ระดับขนส่ง (Transport Base) ส่วนใหญ่ยังเป็นการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางกายภาพ (Physical / Hard Infrastructure)
2. การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งเน้นการพัฒนาทางถนนเป็นหลัก โดยปริมาณและคุณภาพของโครงสร้างพื้นฐานและการให้บริการด้านการขนส่งทางถนน รวมทั้งทางอากาศเพิ่มขึ้น และมีโครงข่ายการขนส่งทางถนนในประเทศเชื่อมโยงสู่ชายแดน/ประตูการค้า ในขณะที่ประสิทธิภาพการขนส่งทางรางและทางน้ำในทางปฏิบัติ ทำให้ต้นทุนโลจิสติกส์ของไทยสูง และทำให้การพัฒนาการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบล่าช้า
3. ปัญหาด้านกลไกการขับเคลื่อน ได้แก่
 - 3.1) การไม่เข้าใจถึงการพัฒนาโลจิสติกส์ของภาครัฐ ทำให้เน้นเพียงการพัฒนาด้านโครงสร้างพื้นฐานทางกายภาพ (Physical / Hard Infrastructure) ในขณะที่ภาครัฐไม่สามารถประยุกต์ใช้ศาสตร์โลจิสติกส์ไปสู่การปฏิบัติที่เป็นจริง

- 3.2) ความล้มเหลวของการขับเคลื่อนการขนส่งทางรางและทางน้ำ อันเนื่องมาจากภาครัฐยังขาดรูปแบบที่ชัดเจนในการบริหารจัดการที่จะช่วยลดต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศ และขาดประสิทธิภาพในการพัฒนา
- 3.3) มีช่องโหว่และคอขวด (Bottle Neck) ในการพัฒนาประสิทธิภาพด้านการขนส่งอยู่ค่อนข้างมาก โดยเฉพาะขาดการวางแผนแม่บท (Master Plan) ที่เป็นแผนบูรณาการที่เชื่อมโยงรูปแบบการขนส่งต่างๆ เพื่อช่วยตอบโจทย์การพัฒนาการขนส่งทางบก ทางน้ำ และทางรางให้สอดคล้องประสานรับช่วงการขนส่งกันและกัน
- 3.4) กฎระเบียบที่ไม่เอื้อต่อการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน เช่น การศึกษา EIA เป็นต้น

ยุทธศาสตร์ที่ 3 การพัฒนารัฐกิจโลจิสติกส์

แผนภาพที่ 29: สถานภาพการพัฒนา/ผลการดำเนินงานของแผนยุทธศาสตร์ที่ 3



ยุทธศาสตร์ที่ 3 การพัฒนารัฐกิจโลจิสติกส์ ได้รับงบประมาณ 40.5 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 0.04 ของงบประมาณด้านโลจิสติกส์ทั้งหมด ซึ่งเป็นยุทธศาสตร์ที่ได้รับงบประมาณมากเป็นอันดับที่ 4 ในบรรดา 5 ยุทธศาสตร์ภายใต้แผนพัฒนาโลจิสติกส์ฯ ซึ่งถือว่ามีการจัดสรรงบประมาณค่อนข้างน้อยหากเทียบกับจำนวนธุรกิจให้บริการโลจิสติกส์ที่มีอยู่มากกว่า 17,000 รายในช่วงระยะ 5 ปีที่ผ่านมา จากผลการสำรวจ ได้รับคะแนนที่มีค่าเฉลี่ยเลขคณิต (Mean) อยู่ที่ 3.53/5.00 ซึ่งแสดงให้เห็นว่า การพัฒนารัฐกิจโลจิสติกส์อยู่ในเกณฑ์ระดับปานกลาง โดยพบว่า ผู้ประกอบการมีพฤติกรรมหันมาใช้บริการโลจิสติกส์เพิ่มขึ้น (Outsource) ขณะที่ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทยมีคุณภาพและมาตรฐานในระดับสากลมากขึ้น และมีธุรกิจให้บริการเฉพาะด้านที่ตรงตามความต้องการของภาคธุรกิจเพิ่มขึ้น

อย่างไรก็ดีเมื่อพิจารณาจากมุมมองของต่างประเทศ จากการจัดอันดับโดย WEF พบว่า ความเพียงพอและคุณภาพของการให้บริการขนส่งของไทยในภาพรวมอยู่ในอันดับที่ 26 จากทั้งหมด 125 ประเทศในปี ค.ศ. 2010 ดีขึ้นจากปี ค.ศ. 2008 ที่อยู่ในอันดับที่ 30 แต่เป็นที่น่าสนใจว่า จากการจัดอันดับโดย World Bank กลับพบว่า สมรรถนะผู้ให้บริการโลจิสติกส์ทั้งภาครัฐและภาคธุรกิจของไทยโดยรวม อยู่ในอันดับที่ 39 จากทั้งหมด 155 ประเทศในปี ค.ศ. 2010 ซึ่งลดอันดับลงจากปี ค.ศ. 2007 ที่อยู่ในอันดับที่ 29 ซึ่งแสดงนัยสำคัญว่า ในเชิงคุณภาพ สมรรถนะของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทย มิได้มีพัฒนาการที่ดีขึ้นอย่างแท้จริง ขณะที่เชิงปริมาณ ประเทศไทยมีจำนวนผู้ให้บริการโลจิสติกส์อย่างเพียงพอ ซึ่งสอดคล้องกับสถิติจำนวนผู้ประกอบการธุรกิจโลจิสติกส์ที่จัดเก็บโดย กรมพัฒนาธุรกิจการค้า ณ เดือนกันยายน 2553 ที่แสดงถึงจำนวนผู้ให้บริการโลจิสติกส์ในประเทศไทยเพิ่มมากขึ้นอย่างต่อเนื่องตลอด 4 ปีนับตั้งแต่ปี พ.ศ. 2550-2553 จากจำนวน 15,878 รายในปี พ.ศ. 2550 เพิ่มขึ้นเป็น 17,824 รายในปี พ.ศ. 2553 หรือมีอัตราการเติบโตเฉลี่ยอยู่ที่ร้อยละ 2.9 ต่อปี

อย่างไรก็ดี แม้ว่าประเทศไทยจะมีจำนวนผู้ให้บริการโลจิสติกส์เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง แต่ระดับความสามารถในการแข่งขันของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทยมิได้เพิ่มขึ้นตามมาเท่าที่ควร และยังไม่สามารถให้บริการที่ดีกว่าผู้ให้บริการต่างชาติอย่างมีนัยสำคัญ เนื่องจากผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทยกว่าร้อยละ 60 เป็น SMEs และขาดการรวมตัวอย่างจริงจังแม้ว่าจะมีสมาคม/สมาพันธ์ต่างๆ มากมาย การให้บริการที่ไม่ครบวงจร (เช่น ให้บริการขนส่งสินค้าและคลังสินค้า) การบริหารจัดการที่ไม่เป็นสากล รวมทั้งขาดเครือข่ายในต่างประเทศ ขาดนวัตกรรมด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ และเข้าถึงแหล่งเงินทุนได้ยาก ปัจจัยข้อจำกัดเหล่านี้จึงทำให้ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทยต้องเผชิญกับสภาวะการแข่งขันที่เข้มข้นมากขึ้นจากต่างชาติและเสียเปรียบในการแข่งขันกับธุรกิจต่างชาติ นอกจากนี้มากกว่าครึ่งหนึ่งของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทยอยู่ในภาคขนส่งด้วยรถบรรทุก ทำให้มีผลต่อต้นทุนและการแข่งขันเชิงราคากับผู้ประกอบการต่างชาติ ซึ่งหากผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทยไม่สามารถปรับตัวหรือพัฒนาความสามารถในการแข่งขันเพื่อที่จะรองรับการเปิดเสรีภาคบริการโลจิสติกส์ภายใต้กรอบ AEC ในปี ค.ศ. 2013 นี้ได้ คาดว่าจะมีผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทยจำนวนมากอาจต้องปิดกิจการลง หรือถูกควบรวมกับผู้ประกอบการต่างชาติ

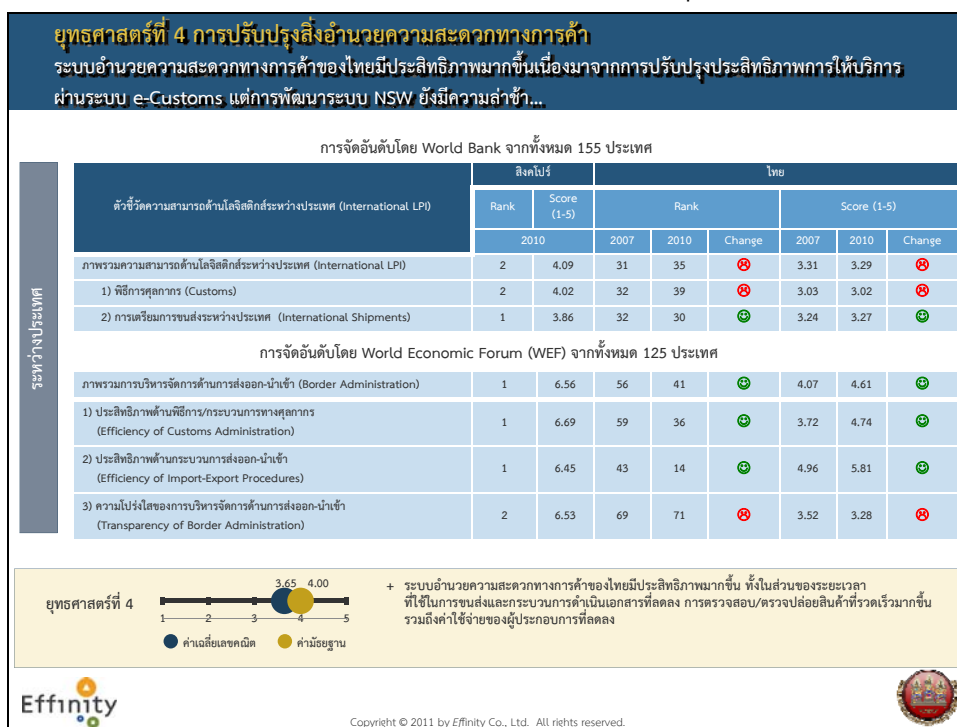
สรุปสาระสำคัญจากประเด็นข้อคิดเห็น/ปัญหาอุปสรรคที่ได้จากการศึกษา

1. การดำเนินงานของผู้ประกอบการด้านโลจิสติกส์
 - 1.1) ผู้ให้บริการด้านโลจิสติกส์ของไทยส่วนใหญ่เป็น SMEs และขาดการรวมตัว (Fragmented) ทำให้ลักษณะการให้บริการไม่ครบวงจร (Integrated Logistics Service) ประกอบกับขาดนวัตกรรมด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ การบริหารจัดการที่ไม่เป็นสากล และเข้าถึงแหล่งเงินทุนได้ยาก
2. การแข่งขันในธุรกิจ
 - 2.1) ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทยต้องเผชิญกับการแข่งขันที่ค่อนข้างสูงสำหรับตลาดภายในประเทศ โดยกว่าร้อยละ 60 เป็น SMEs ที่อยู่ในภาคขนส่งด้วยรถบรรทุก ซึ่งมีผลต่อต้นทุนและการแข่งขันเชิงราคากับผู้ประกอบการต่างประเทศ

- 2.2) ขาดเครือข่ายในต่างประเทศ ขาดองค์ความรู้ ขาดการจัดการที่เป็น Best Practice ทำให้เสียเปรียบในการแข่งขันกับธุรกิจต่างชาติ
- 2.3) ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทยอาจต้องปิดกิจการหรือถูกควมรวบกับผู้ประกอบการต่างชาติที่พัฒนาดีกว่าไทย หากไม่สามารถพัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขันเพื่อที่จะรองรับการเปิดเสรีภาคบริการโลจิสติกส์ภายใต้กรอบข้อตกลง AEC ในปี ค.ศ. 2013 ได้

ยุทธศาสตร์ที่ 4 การปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้า

แผนภาพที่ 30: สถานภาพการพัฒนา/ผลการดำเนินงานของแผนยุทธศาสตร์ที่ 4



ยุทธศาสตร์ที่ 4 การปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้าได้รับงบประมาณ 574.0 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 0.60 ของงบประมาณด้านโลจิสติกส์ทั้งหมด ซึ่งเป็นยุทธศาสตร์ที่ได้รับงบประมาณมากเป็นอันดับที่ 2 รองจากยุทธศาสตร์ที่ 2 ในบรรดา 5 ยุทธศาสตร์ภายใต้แผนพัฒนาโลจิสติกส์ฯ จากผลการสำรวจ ได้รับคะแนนที่มีค่าเฉลี่ยเลขคณิต (Mean) อยู่ที่ 3.65/5.00 ซึ่งแสดงให้เห็นว่า การปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้าของประเทศไทยในระยะ 5 ปีที่ผ่านมา มีพัฒนาการอยู่ในระดับปานกลาง โดยระบบอำนวยความสะดวกทางการค้าของไทยมีประสิทธิภาพมากขึ้น ทั้งในส่วนของระยะเวลาและค่าใช้จ่ายที่ใช้ในกระบวนการทำธุรกรรม และการขนส่งสินค้าเพื่อการส่งออก-นำเข้าหรือถ่ายลำที่ลดลง การตรวจสอบ/ตรวจปล่อยสินค้าที่มีความรวดเร็วมากขึ้น รวมถึงจำนวนแบบฟอร์มเอกสารในการทำธุรกรรมเพื่อการส่งออก-เข้าลดลง ทั้งนี้เนื่องมาจากการปรับปรุงประสิทธิภาพการให้บริการผ่านระบบ e-Customs แต่อย่างไรก็ดี แม้ว่าในภาพรวม การปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้าของไทยจะมีพัฒนาการที่ดีขึ้นแต่ยังไม่ดีเท่าที่ควร โดยเฉพาะการพัฒนากระบวนการ National Single Window (NSW) ยังมีความล่าช้า เนื่องจาก

ที่ผ่านมาได้มีการเปลี่ยนเจ้าภาพยุทธศาสตร์บ่อยครั้ง และโดยเฉพาะอย่างยิ่ง ข้อจำกัดด้านกฎหมายและการขาดแคลนบุคลากรที่มีความเชี่ยวชาญด้านคอมพิวเตอร์และเทคโนโลยีสารสนเทศ ทำให้เป็นอุปสรรคต่อการขับเคลื่อนแผนฯ ไปสู่การปฏิบัติ โดยโครงสร้างด้านกฎหมาย กฎระเบียบและข้อบังคับของหน่วยงานราชการบางหน่วยงานมีการทับซ้อน และกฎหมายบางฉบับเป็นอุปสรรคต่อการพัฒนาโลจิสติกส์ ซึ่งจำเป็นต้องมีการศึกษาในรายละเอียดในระยะต่อไป

จากการจัดอันดับด้านความสามารถด้านโลจิสติกส์ภายในประเทศในภาพรวม (Domestic LPI) โดย World Bank ในดัชนีย่อยด้านประสิทธิภาพของกระบวนการส่งออก ประเทศไทยนำประเทศสิงคโปร์ ฮองกง มาเลเซีย จีน และเกาหลีใต้ ทั้งมิติด้านระยะเวลาในการส่งออก (ทั้งทางบก ทางเรือ และทางอากาศ) ค่าใช้จ่ายของผู้ประกอบการ (ทั้งทางบก ทางเรือ และทางอากาศ) และจำนวนหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ยกเว้นจำนวนแบบฟอร์มที่ไทยยังเป็นรองประเทศสิงคโปร์ และฮองกง ส่วนด้านประสิทธิภาพของกระบวนการนำเข้านั้น โดยรวม ไทยยังเป็นรองประเทศอื่นๆ ได้แก่ ฮองกง มาเลเซีย สิงคโปร์ และเกาหลีใต้

ในขณะที่การจัดอันดับด้านการบริหารจัดการในการส่งออก-นำเข้าในภาพรวม โดย WEF ประเทศไทยเพิ่มจากอันดับที่ 56 ในปี ค.ศ. 2008 ขึ้นมาเป็นอันดับที่ 41 ในปี ค.ศ. 2010 จากทั้งหมด 125 ประเทศ แต่ถึงแม้ว่าจะมีพัฒนาการที่ดีขึ้น แต่หากพิจารณารายละเอียดและเทียบกับต่างประเทศแล้ว พบว่า ประเทศไทยยังเป็นรองประเทศสิงคโปร์ ฮองกง และเกาหลีใต้ อยู่ ทั้งในดัชนีย่อยด้านประสิทธิภาพด้านพิธีการหรือกระบวนการทางศุลกากร และประสิทธิภาพด้านกระบวนการส่งออก-นำเข้า และโดยเฉพาะอย่างยิ่งความโปร่งใสของการบริหารจัดการด้านการส่งออก-นำเข้าจำเป็นต้องได้รับการแก้ไข ซึ่งไทยเป็นรองประเทศสิงคโปร์ ฮองกง เกาหลีใต้ และมาเลเซีย อยู่มาก ซึ่งสอดคล้องกับจากการจัดอันดับด้านความสามารถด้านโลจิสติกส์ระหว่างประเทศ (International LPI) ในภาพรวม โดย World Bank ที่พบว่า ประเทศไทยลดจากอันดับที่ 31 ในปี ค.ศ. 2007 เป็นอันดับที่ 35 ในปี ค.ศ. 2010 จากทั้งหมด 155 ประเทศ โดยพิธีการศุลกากรมีพัฒนาการที่ถดถอยลง ซึ่งเห็นได้จากการลดอันดับจากอันดับที่ 32 ในปี ค.ศ. 2007 เป็นอันดับที่ 39 ในปี ค.ศ. 2010 ในขณะที่การเตรียมการขนส่งระหว่างประเทศ (International Shipments) มีพัฒนาการที่ดีขึ้น โดยเพิ่มอันดับจากอันดับที่ 32 ในปี ค.ศ. 2007 เป็นอันดับที่ 30 ในปี ค.ศ. 2010 ดังนั้นจึงสรุปได้ว่า ถึงแม้ว่าผลการจัดอันดับของ WEF และ World Bank จะต่างกันตรงการจัดอันดับที่ WEF เพิ่มอันดับให้กับประเทศไทย ขณะที่ World Bank ลดอันดับของประเทศไทย อย่างไรก็ตาม เมื่อพิจารณารายละเอียดในดัชนีชี้วัดย่อยที่เกี่ยวข้องกับประสิทธิภาพของกระบวนการส่งออก-นำเข้าในภาพรวมแล้วปรากฏว่า มีพัฒนาการที่ถดถอยเหมือนกัน

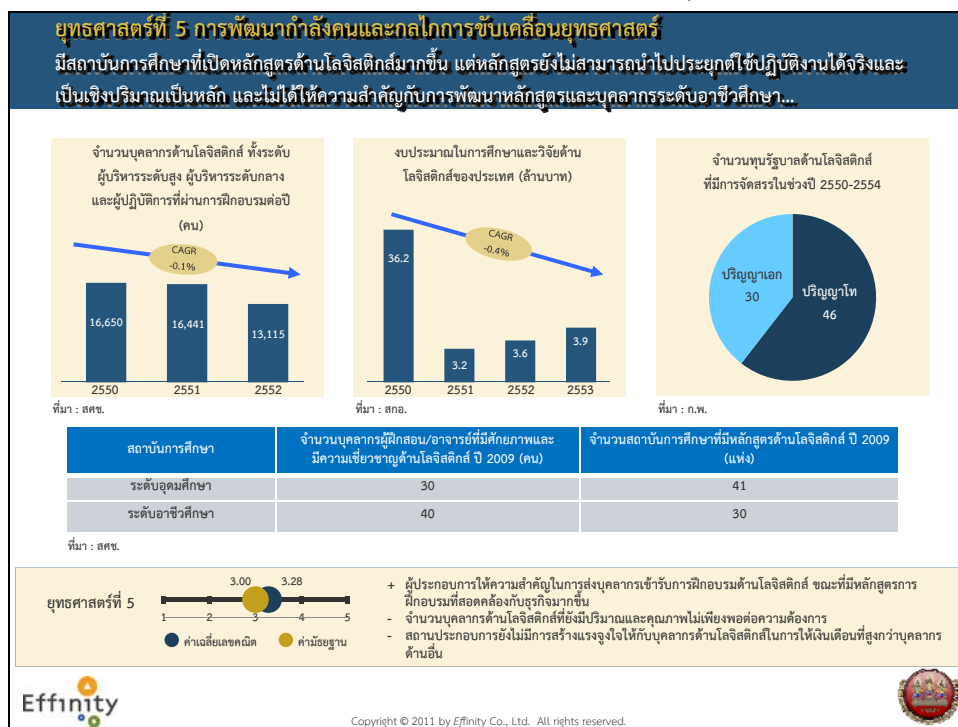
สรุปสาระสำคัญจากประเด็นข้อคิดเห็น/ปัญหาอุปสรรคที่ได้จากการศึกษา

1. ขาดหน่วยงานเจ้าภาพหลักที่เหมาะสมที่รับผิดชอบในการขับเคลื่อนแผนฯ ไปสู่การปฏิบัติ และที่ผ่านมา มีการเปลี่ยนเจ้าภาพบ่อยครั้ง
2. โครงสร้างด้านกฎหมาย กฎระเบียบ และข้อบังคับของหน่วยงานราชการมีการทับซ้อน และกฎหมายบางฉบับเป็นอุปสรรคต่อการพัฒนาโลจิสติกส์ เช่น รัฐธรรมนูญฉบับปัจจุบัน มาตรา 190 เกี่ยวกับการทำ

- ธุรกรรมด้านขนส่งสินค้าข้ามแดน กฎหมายของกระทรวงพาณิชย์ด้านสินค้าถ่ายลำหรือTransshipment ไปประเทศที่ 3 ยังต้องการใบอนุญาตนำเข้า กฎหมายกรมเจ้าท่า และกฎหมายของกรมศุลกากรที่เป็นอุปสรรคต่อการขับเคลื่อนโลจิสติกส์ของประเทศ เป็นต้น
3. ขาดการให้ความสำคัญในการปรับแก้กฎหมายที่เกี่ยวข้องให้เอื้อต่อการประกอบธุรกิจของภาคเอกชน และการส่งออก-นำเข้า รวมถึงขาดการบังคับใช้กฎหมายอย่างจริงจังเพื่อให้เกิดความยุติธรรม

ยุทธศาสตร์ที่ 5 การพัฒนากำลังคนและกลไกการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์

แผนภาพที่ 31: สถานภาพการพัฒนา/ผลการดำเนินงานของแผนยุทธศาสตร์ที่ 5



ยุทธศาสตร์ที่ 5 การพัฒนากำลังคนและกลไกการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ ได้รับงบประมาณ 269.4 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 0.28 ของงบประมาณด้านโลจิสติกส์ทั้งหมด ซึ่งเป็นยุทธศาสตร์ที่ได้รับงบประมาณมากเป็นอันดับที่ 3 ในบรรดา 5 ยุทธศาสตร์ภายใต้แผนพัฒนาโลจิสติกส์ฯ จากผลการสำรวจได้รับคะแนนที่มีค่าเฉลี่ยเลขคณิต (Mean) อยู่ที่ 3.00 ซึ่งแสดงให้เห็นว่า การพัฒนากำลังคนและกลไกการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ของประเทศไทยในระยะ 5 ปีที่ผ่านมาอยู่ในระดับพอใช้ โดยการพัฒนากำลังคนในภาพรวมที่ผ่านมาเน้นเชิงปริมาณมากกว่าคุณภาพ ซึ่งสอดคล้องกับผลการสำรวจและการสัมภาษณ์ผู้ประกอบการภาคเอกชน โดยพบว่า แม้ว่าผู้ประกอบการได้ให้ความสำคัญในการส่งบุคลากรเข้ารับการฝึกอบรมด้านโลจิสติกส์อย่างต่อเนื่อง อีกทั้งมีหลักสูตรการฝึกอบรมที่สอดคล้องกับธุรกิจมากขึ้น แต่อย่างไรก็ดี ทั้งจำนวนและคุณภาพของบุคลากรด้านโลจิสติกส์ยังไม่เพียงพอและตรงตามความต้องการของผู้ประกอบการ ทั้งนี้ปัญหาการขาดแคลนแรงงานด้านโลจิสติกส์ที่พบส่วนหนึ่งเนื่องมาจากงานด้านโลจิสติกส์จำเป็นต้องอาศัยผู้ที่สำเร็จการศึกษาระดับอาชีวศึกษาหรือต่ำกว่าเป็นส่วนใหญ่ ซึ่งปัจจุบันภาครัฐและภาค

ธุรกิจไม่ให้ความสำคัญกับแรงงานระดับอาชีวศึกษามากเท่าที่ควร ทั้งด้านการผลิตบุคลากรระดับอาชีวศึกษา ให้เพียงพอ รายได้ สวัสดิการและการสร้างความก้าวหน้าในสายอาชีพ (Career Path) ที่จูงใจ นอกจากนี้ ยังพบปัญหาการขาดแคลนบุคลากรด้านโลจิสติกส์ในระดับอุดมศึกษา ทั้งนี้ส่วนหนึ่งเนื่องจากสถานประกอบการยังไม่มีแรงจูงใจด้านรายได้หรืออัตราเงินเดือนให้กับบุคลากรด้านโลจิสติกส์มากเท่าใด เช่น การให้เงินเดือนที่สูงกว่าบุคลากรด้านอื่น เพื่อรักษาบุคลากรทั้งระดับผู้บริหารและระดับปฏิบัติการให้ ประกอบสาขาวิชาชีพนี้อย่างต่อเนื่อง ขณะที่ภาครัฐไม่ได้ให้ความสำคัญกับการผลิตบุคลากรด้านโลจิสติกส์ มากเท่าที่ควร และขาดการวางแผนการผลิตบุคลากรสาขาโลจิสติกส์ในระยะยาวอย่างมีประสิทธิภาพ ดังจะ เห็นได้จากงบประมาณในการศึกษาวิจัยด้านโลจิสติกส์ของประเทศ รวมทั้งการจัดสรรทุนรัฐบาลด้าน โลจิสติกส์มีแนวโน้มลดลงในระยะ 5 ปีที่ผ่านมา

ส่วนในเชิงคุณภาพ จากการศึกษา พบปัญหาการขาดแคลนบุคลากรด้านโลจิสติกส์ที่มีคุณภาพและ ตรงตามความต้องการของภาคธุรกิจ โดยในระดับอุดมศึกษา ขาดบุคลากรด้านโลจิสติกส์ที่เก่ง มีคุณภาพ และมีความสามารถในการเป็นหัวหน้างาน ในขณะเดียวกัน ขาดแคลนบุคลากรระดับแรงงาน ทั้งนี้ปัญหาด้านคุณภาพเนื่องมาจาก ปัจจุบันมีจำนวนสถาบันการศึกษาที่เปิดหลักสูตรด้านโลจิสติกส์มากขึ้นจนเกิน ความต้องการ แต่หลักสูตรยังขาดคุณภาพ ไม่สอดคล้องกับความต้องการของภาคธุรกิจ หรือไม่สามารถนำไป ประยุกต์ใช้ปฏิบัติงานได้จริง เป็นเชิงปริมาณเป็นหลัก นอกจากนี้ภาครัฐยังขาดประสิทธิภาพในการ เผยแพร่และประชาสัมพันธ์ผลงานวิจัยเพื่อนำไปใช้ประโยชน์ในภาคธุรกิจ จากผลการจัดเก็บข้อมูล ทุติยภูมิยังพบว่า จำนวนบุคลากรด้านโลจิสติกส์ ทั้งระดับผู้บริหารระดับสูง ผู้บริหารระดับกลาง และผู้ ปฏิบัติการที่ผ่านการฝึกอบรมต่อปี ลดลงอย่างต่อเนื่องตั้งแต่ปี พ.ศ. 2550 จึงควรให้ความสำคัญกับการ พัฒนาหลักสูตรและบุคลากรที่มีคุณภาพ

สรุปสาระสำคัญจากประเด็นข้อคิดเห็น/ปัญหาอุปสรรคที่ได้จากการศึกษา

1. ด้านการพัฒนาศักยภาพแรงงาน

- 1.1) ตลาดยังประสบปัญหาขาดแคลนแรงงานด้านโลจิสติกส์ที่มีคุณภาพและสามารถปฏิบัติงานได้จริง ทั้งในระดับปฏิบัติการและหัวหน้างาน
- 1.2) ขาดระบบแรงจูงใจด้านรายได้ในการรักษาแรงงานให้ทำงานในสาขาวิชาชีพนี้อย่างต่อเนื่อง
- 1.3) การเทียบโอนคุณวุฒิจากวิชาชีพสำหรับงานที่เกี่ยวข้องกับโลจิสติกส์ด้านต่างๆ เพื่อยกระดับการศึกษาและ เพิ่มค่าจ้าง ยังไม่สามารถทำได้

2. ด้านการผลิตบุคลากรและกระบวนการเรียนการสอน

- 2.1) การพัฒนาบุคลากรด้านโลจิสติกส์ของไทยอยู่ในระดับองค์ความรู้ แต่ยังไม่สามารถประยุกต์ใช้ใน ภาคธุรกิจ แม้ว่าจำนวนบุคลากรที่ผ่านการฝึกอบรมด้านโลจิสติกส์จากหลักสูตรของภาครัฐมีอย่าง ต่อเนื่องแต่ยังไม่เพียงพอต่อความต้องการของแรงงานในภาพรวม
- 2.2) หลักสูตรการศึกษาและการฝึกอบรมสาขาโลจิสติกส์ในระดับอุดมศึกษาเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องโดยมี ขีดความสามารถในการผลิตแรงงานใหม่ได้ประมาณ 3,000 คนต่อปี แต่ในภาพรวมยังขาดหลักสูตร และอาจารย์ที่มีคุณภาพ และยังไม่สอดคล้องกับความต้องการของธุรกิจอย่างแท้จริง

- 2.3) ขาดการให้ความสำคัญกับการผลิตบุคลากรระดับอาชีวศึกษา และขาดการสร้างความก้าวหน้าในสายอาชีพสำหรับผู้สำเร็จการศึกษาระดับอาชีวศึกษา

3. ด้านการวิจัยและพัฒนา

- 3.1) ขาดประสิทธิภาพในการเผยแพร่และประชาสัมพันธ์ผลงานวิจัยหรือผลงานทางวิชาการ เพื่อนำไปใช้ประโยชน์ในภาคธุรกิจ

บทที่ 6

ผลการศึกษาและวิเคราะห์บริบทการแข่งขันและ ปัจจัยการเปลี่ยนแปลงด้านเศรษฐกิจและการค้า

ผลการศึกษาและวิเคราะห์บริบทการแข่งขันและปัจจัยการเปลี่ยนแปลงด้านเศรษฐกิจและการค้า ซึ่งคาดว่าจะมีผลกระทบต่อการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยในช่วง 5 ปีข้างหน้า ประกอบด้วย 2 ส่วน ได้แก่ บริบทการเปลี่ยนแปลง และกรณีศึกษาต่างประเทศ ดังต่อไปนี้

6.1) ปัจจัยด้านขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ

6.1.1) บริบทการแข่งขันภายใต้กระแสโลกาภิวัตน์

ในการพิจารณาขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศจำเป็นต้องมีการทบทวนประเด็นสำคัญ 2 ประเด็น ซึ่งมีปฏิสัมพันธ์ต่อกัน คือ

- 1) Do the right things: ยุทธศาสตร์การพัฒนา (Development Strategy) หรืออีกนัยหนึ่ง การกำหนด Positioning ของประเทศในเวทีการแข่งขันระดับโลก ซึ่งจะนำพาประเทศสู่เป้าหมายของความอยู่ดีกินดีของประชาชน และ
- 2) Do the thing right: ความพร้อมของทรัพยากรของประเทศ และกลไกของรัฐ เพื่อนำไปใช้ในการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์

อย่างไรก็ดี ในเวทีการประชุมขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ เช่น การประชุม International Institute for Management Development (IMD) มักจะมุ่งเน้นในประเด็นที่สองเป็นส่วนใหญ่ โดยขาดเวทีที่อภิปรายถึง Roadmap ของประเทศเพื่อให้เกิดข้อสรุปที่แหลมคมว่า เราจะใช้ทรัพยากรประเทศไปสร้างประโยชน์หรือความแข็งแกร่งในเรื่องใดบ้าง เพื่อนำพาประเทศให้อยู่รอดและแข่งขันได้ในเวทีการค้าระดับโลก ท่ามกลางกระแสโลกาภิวัตน์

ตามทฤษฎีการพัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ (Stages of Competitive Development) ของ Prof. Michael E. Porter จาก Harvard Business School แบ่งการพัฒนาออกเป็น 3 ระดับ คือ

1. Factor-Driven: การใช้ประโยชน์จากปัจจัยการผลิตขั้นพื้นฐาน
2. Investment-Driven: การยกระดับความสามารถในการผลิตด้วยการนำเข้าเทคโนโลยี และเชื่อมโยงกับเศรษฐกิจระหว่างประเทศด้วยการสนับสนุนการลงทุนจากต่างประเทศ
3. Innovation-Driven: การพัฒนาจากประเทศที่นำเข้าเทคโนโลยีเป็นประเทศที่คิดค้นเทคโนโลยี

โดยมีรายละเอียด ดังตารางต่อไปนี้

ตารางที่ 12: ทฤษฎีการพัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ (Stages of Competitive Development)

ของ Prof. Michael E. Porter

ระดับของการพัฒนา	ลักษณะของการพัฒนา	บทบาทของภาครัฐ
Factor-Driven	- ผลิตสินค้าพื้นฐานโดยใช้เทคโนโลยีจากประเทศที่พัฒนาแล้ว เน้นการแข่งขันด้วยราคา และผู้ผลิตไม่สามารถเข้าถึงตลาดได้โดยตรง - มีบทบาทค่อนข้างน้อยในห่วงโซ่คุณค่า (Value Chain) ของการค้าและการผลิต โดยมุ่งเน้นเฉพาะส่วนการผลิตและการดำเนินงานที่อาศัยแรงงาน (Labor-Intensive) หรือพึ่งพาทรัพยากรธรรมชาติจำนวนมาก - มีความพยายามพัฒนาเทคโนโลยีด้วยการนำเข้า การลงทุนจากต่างประเทศ และการลอกเลียนแบบ - ถูกกระทบได้ง่ายจากวงจรเศรษฐกิจระดับโลก รวมถึงความผันผวนในราคาสินค้าโภคภัณฑ์พื้นฐาน และอัตราแลกเปลี่ยนเงินตรา	สร้างเสถียรภาพด้านการเมืองและเศรษฐกิจมหภาค เพื่อเป็นรากฐานให้กับกลไกตลาดเสรีที่จะขับเคลื่อนให้เกิดการใช้ประโยชน์จากทรัพยากรและแรงงานพื้นฐานอย่างมีประสิทธิภาพ
Investment-Driven	- ขีดความสามารถในการแข่งขันเกิดจากประสิทธิภาพในการผลิตสินค้าและบริการมาตรฐาน - การผลิตมักเป็นการรับจ้างผลิตให้กับบริษัทต่างชาติ ซึ่งเป็นผู้ออกแบบและทำการตลาด - ยังต้องอาศัยการนำเข้าเทคโนโลยีระดับโลกเพื่อสนับสนุนการผลิตในประเทศ - เนื่องจากต้องพึ่งพาการส่งออกและการลงทุนจากต่างประเทศ จึงได้รับผลกระทบโดยตรงจากวิกฤตการณ์ทางการเงิน	ให้ความสำคัญกับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและการจัดกฎระเบียบเพื่อความสามารถของประเทศในการเชื่อมโยงสู่ตลาดโลก
Innovation-Driven	- ลดการพึ่งพาเทคโนโลยีที่นำเข้าจากต่างประเทศ - การแข่งขันเน้นยุทธศาสตร์การดำเนินงานในระดับโลก - เกิดโครงสร้างองค์กรและเครือข่ายการดำเนินงานที่มีความยืดหยุ่นที่เกื้อหนุนการผลิตนวัตกรรมและสามารถปรับตัวรองรับสถานการณ์ที่เปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็วได้ดี	- ลงทุนใน R&D และการศึกษาขั้นสูง - ส่งเสริมตลาดทุน Venture Capital และระบบการกำกับดูแลที่จะสนับสนุนการก่อเกิดของธุรกิจที่ใช้เทคโนโลยีขั้นสูง

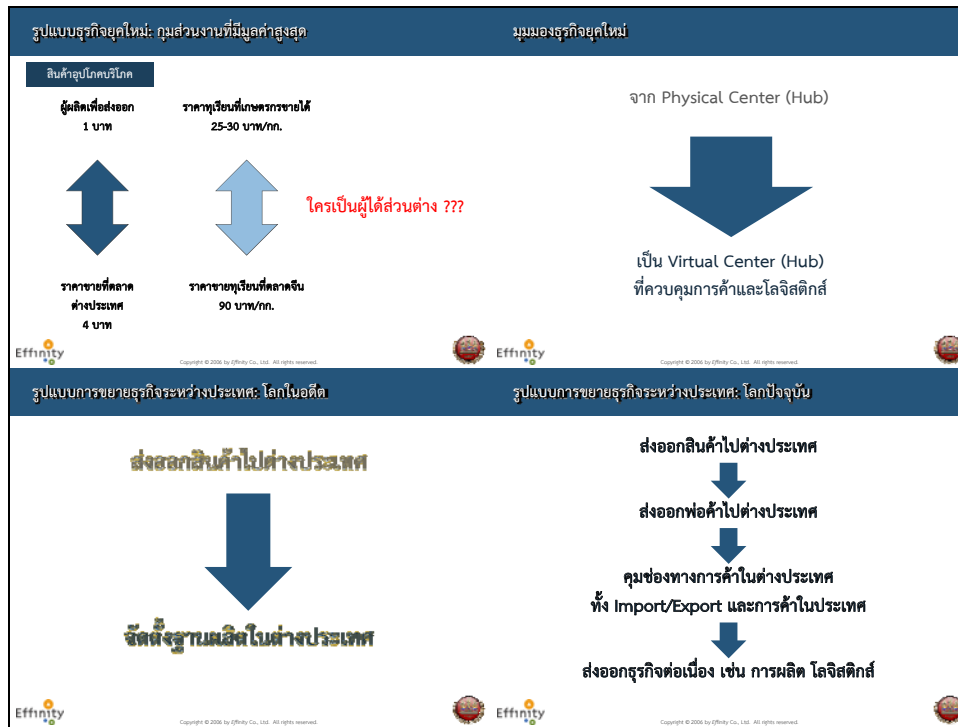
ทั้งนี้ในการที่จะก้าวข้ามระดับการพัฒนาในแต่ละระดับดังกล่าวจำเป็นต้องมีการปรับเปลี่ยน กระบวนทัศน์ในการพัฒนา ซึ่งประเทศที่ประสบความสำเร็จในการสร้างขีดความสามารถในการแข่งขัน จะต้องมีการเปลี่ยนแปลงที่ขับเคลื่อนให้เกิดการยกระดับการพัฒนาของตนอย่างต่อเนื่อง ซึ่งหลายประเทศประสบ ปัญหาความถดถอยทางเศรษฐกิจ เนื่องจากจมปลักอยู่กับระดับการพัฒนาแบบเดิมมานานเกินไป จึงไม่สามารถ ก้าวข้ามไปสู่ระดับการพัฒนาที่สูงขึ้นได้ สำหรับประเทศไทย ปัจจุบันมีระดับการพัฒนาอยู่ในระยะที่ 2 Investment-Driven ซึ่งจำเป็นต้องร่วมหาแนวทางในการนำพาประเทศไทยให้สามารถก้าวข้ามจากระยะที่ 2 ไปสู่ระยะที่ 3 Innovation-Driven ให้ได้เพื่อให้สามารถแข่งขันในเวทีโลกได้อย่างยั่งยืนและสามารถ รองรับสถานการณ์ต่างๆ ที่เปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็วได้ดี

ตัวอย่างความสำเร็จของประเทศที่สามารถก้าวข้ามจากระยะที่ 2 (Investment-Driven) ไปสู่ระยะ ที่ 3 (Innovation-Driven) คือ ประเทศสิงคโปร์ และไต้หวัน ซึ่งได้ตระหนักว่า การพัฒนาที่พึ่งพาเฉพาะการ ลงทุนในโครงสร้างพื้นฐาน (Physical Infrastructure) การรับจ้างผลิตในรูปแบบ OEM ให้กับธุรกิจข้ามชาติ และการรื้อแนวทางจากรัฐในการขับเคลื่อนระบบเศรษฐกิจไม่สามารถพาประเทศก้าวข้ามไปสู่การพัฒนาใน ระดับที่สูงขึ้นได้ มิฉะนั้นจะเกิดอาการ “Old Strategies Become New Weaknesses” ดังนั้นการก้าว ข้ามไปยังระดับการพัฒนาที่สูงขึ้นจำเป็นต้องมีการปรับกรอบความคิด (Mindset) ทั้งในเรื่องของเป้าหมาย ในการประกอบกิจการทางธุรกิจ แนวทางในการบริหารจัดการภาครัฐ การจัดลำดับความสำคัญของประเทศ รวมถึงการจัดสรรงบประมาณ ซึ่งจะต้องมีการเปลี่ยนบทบาทในการขับเคลื่อนการพัฒนาจากภาครัฐเป็นผู้นำ (Government-Driven) ไปสู่ภาคเอกชนเป็นผู้นำ (Private Sector-Driven)

(1) รูปแบบการแข่งขันทางการค้าในยุคสมัยใหม่

เมื่อพิจารณาถึงรูปแบบการค้าในยุคสมัยใหม่ หลายประเทศที่เป็นผู้นำด้านการค้าจะเป็นผู้กุมส่วนที่ มีมูลค่าสูง ดังเช่นกรณีตัวอย่างที่ประเทศไทยเป็นผู้ผลิตสินค้าอุปโภคบริโภคเพื่อการส่งออก (OEM) โดยได้รับ มูลค่าของสินค้าอยู่ที่ 1 บาท ในขณะที่ผู้ค้าที่นำเข้าสินค้าไปขายในต่างประเทศได้รับมูลค่าของสินค้าที่ 4 บาท หรือเกษตรกรขายทุเรียนหน้าสวนที่ราคา 25-30 บาทต่อกิโลกรัม แต่ราคาทุเรียนที่ขายในตลาด ต่างประเทศอยู่ที่ 90 บาทต่อกิโลกรัม ส่วนต่างของราคานี้จะตกอยู่ที่พ่อค้าคนกลาง ซึ่งปัจจุบันนี้ไม่ใช่คนไทย และส่วนใหญ่เป็นพ่อค้าชาวจีน หรือดังจะเห็นตัวอย่างได้จากการขยายธุรกิจระหว่างประเทศในอดีตด้วย วิธีการส่งออกสินค้าไปยังต่างประเทศ และเมื่อสามารถครองส่วนแบ่งทางการตลาดได้ จึงค่อยจัดตั้งฐานการ ผลิตในประเทศนั้นๆ ในขณะที่รูปแบบการขยายธุรกิจระหว่างประเทศในยุคปัจจุบัน เปลี่ยนไปเป็นการ ส่งออก ทั้งสินค้าและพ่อค้า ไปยังต่างประเทศ เพื่อคุมช่องทางการค้าในประเทศนั้นๆ ทั้งการนำเข้า-ส่งออก และการค้าภายในประเทศ จากนั้นจึงค่อยส่งออกธุรกิจต่อเนื่อง เช่น การผลิต โลจิสติกส์ ตามไป ซึ่งนับว่า เป็นการขยายธุรกิจระหว่างประเทศที่สามารถควบคุมช่องทางการตลาดได้อย่างครบวงจร

แผนภาพที่ 32: รูปแบบการแข่งขันทางการค้าที่เปลี่ยนแปลงไป



ดังนั้นการพัฒนาโลจิสติกส์ของประเทศไทยจึงควรเปลี่ยนมุมมองใหม่จากการพัฒนาศูนย์กลางทางการค้าและโลจิสติกส์ที่เป็นเชิงกายภาพ (Physical Center/Hub) ไปสู่การเป็นศูนย์กลางเสมือนจริง (Virtual Center/Hub) ที่ควบคุมการค้าและโลจิสติกส์ ซึ่งช่วยสร้างมูลค่าเพิ่มให้แก่ประเทศไทยได้เป็นอย่างมากดังเช่นประเทศสิงคโปร์

นอกจากนั้นการที่ภาคธุรกิจไม่สามารถปรับตัวหรือพัฒนาขีดความสามารถให้สามารถตอบสนองความต้องการของลูกค้าที่แปรเปลี่ยนไปอย่างต่อเนื่องได้ ก็จะทำให้ไม่สามารถครองตลาดหรือแข่งขันได้ในตลาดโลก ดังเช่นกรณีตัวอย่างธุรกิจโทรศัพท์เคลื่อนที่

ในอดีต MOTOROLA เป็นผู้นำด้านการผลิตโทรศัพท์เคลื่อนที่ ซึ่งตอบสนองความต้องการของผู้ใช้ ในยุคนั้นที่มีความต้องการเพียงการติดต่อสื่อสาร ต่อมาความต้องการของผู้ใช้ซับซ้อนมากขึ้นที่มีความต้องการด้านการใช้งานอินเทอร์เน็ตบนโทรศัพท์เคลื่อนที่ และรูปลักษณ์ (Design) ที่สวยงาม แต่ MOTOROLA ไม่สามารถปรับตัวให้ตอบสนองความต้องการของผู้ใช้ได้ ในขณะที่ NOKIA สามารถตอบสนองความต้องการของผู้ใช้ได้ ไม่ว่าจะเป็นการใช้งานโดยง่าย การออกแบบที่สวยงาม รวมถึงการใช้เทคโนโลยีบนโทรศัพท์เคลื่อนที่ให้ตอบสนองวิถีชีวิตสมัยใหม่ได้อย่างลงตัว จึงทำให้ NOKIA เป็นผู้นำและสามารถครองตลาดเป็นอันดับ 1 มาเป็นเวลานาน อย่างไรก็ตาม NOKIA ไม่มีการปรับตัวให้ทันต่อความต้องการของผู้ใช้ (User Preference) ที่ซับซ้อนขึ้นที่มีความต้องการการใช้งานที่หลากหลายมากขึ้น ซึ่งตรงกันข้ามกับ iPhone ดังนั้นจึงทำให้ iPhone กลายเป็นโทรศัพท์เคลื่อนที่ที่เป็นที่นิยมอย่างมากในปัจจุบัน ความผิดพลาดของทั้ง MOTOROLA และ NOKIA เนื่องมาจากวัฒนธรรมและค่านิยมขององค์กรที่ไม่สามารถ

ปรับเปลี่ยนไปตามความต้องการของผู้ใช้ที่เปลี่ยนไปตามกาลเวลาได้ จึงเป็นโอกาสสำหรับบริษัท Apple ที่มองเห็นช่องว่างนี้และพัฒนาสินค้าให้ตรงกับความต้องการของตลาดได้เป็นอย่างดี

แผนภาพที่ 33: กรณีตัวอย่างธุรกิจโทรศัพท์เคลื่อนที่ที่มีการเปลี่ยนแปลงผู้นำส่วนแบ่งทางการตลาดจากการไม่สามารถปรับตัวตามความต้องการของผู้บริโภคที่มีการเปลี่ยนแปลงไปตามกาลเวลา



(2) นัยสำคัญของโลจิสติกส์ต่อขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ

จากการดำเนินธุรกิจในปัจจุบันที่เป็นการค้าแบบไร้พรมแดนภายใต้กระแสโลกาภิวัตน์ ทำให้การค้าระหว่างประเทศมีการเติบโตอย่างรวดเร็ว รวมทั้งการประกอบธุรกิจในประเทศก็มีการแข่งขันที่รุนแรงขึ้น ดังนั้นรูปแบบการค้าจึงมีบทบาทสำคัญและส่งผลต่อขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ หากประเทศใดสามารถพัฒนาและปรับตัวให้ทันต่อสถานการณ์การแข่งขันและการค้าที่เปลี่ยนไปได้เป็นอย่างดี ก็จะทำให้สามารถยืนหยัดอยู่ในตลาดโลกท่ามกลางกระแสโลกาภิวัตน์ได้อย่างยั่งยืน และจากการที่ในปัจจุบันเศรษฐกิจของประเทศไทยต้องพึ่งพิงการส่งออกหรือการค้าระหว่างประเทศเป็นหลัก ซึ่งการค้าระหว่างประเทศภายใต้การค้าเสรีนั้นจำเป็นอย่างยิ่งที่ผู้ประกอบการไทยจะต้องพัฒนาขีดความสามารถและพยายามให้มีการดำเนินงานที่มีต้นทุนรวมต่ำที่สุด ขณะเดียวกันก็ต้องปรับปรุงคุณภาพของสินค้าและบริการให้เพิ่มสูงขึ้น ด้วยเหตุนี้โลจิสติกส์จึงเป็นเครื่องมือหนึ่งที่มีความสำคัญมากในปัจจุบันที่จะมีส่วนช่วยสนับสนุนขีดความสามารถในการแข่งขันและความก้าวหน้าทางการค้าได้ ซึ่งจะส่งผลกระทบต่อเศรษฐกิจประเทศโดยรวม

ดังนั้น การบริหารจัดการด้านโลจิสติกส์จึงถือเป็นกลยุทธ์ที่สำคัญในการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน การบริหารจัดการด้านโลจิสติกส์ที่มีประสิทธิภาพจะเป็นปัจจัยสำคัญที่จะช่วยให้ผู้ประกอบการ

สามารถพัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขันได้เพิ่มสูงขึ้น เมื่อผู้ประกอบการรู้จักนำการบริหารจัดการ โลจิสติกส์มาใช้ในการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันแล้ว จะทำให้สินค้าและบริการมีต้นทุนที่ต่ำลง และสามารถส่งสินค้าให้กับลูกค้าได้อย่างรวดเร็วและถูกต้องแม่นยำมากยิ่งขึ้น หากภาครัฐและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง รวมถึงภาคธุรกิจเล็งเห็นความสำคัญของโลจิสติกส์ และได้ร่วมพัฒนาโลจิสติกส์อย่างเป็นระบบ จะช่วยนำพาให้ประเทศไทยและผู้ประกอบการไทยสามารถแข่งขันในตลาดโลกได้

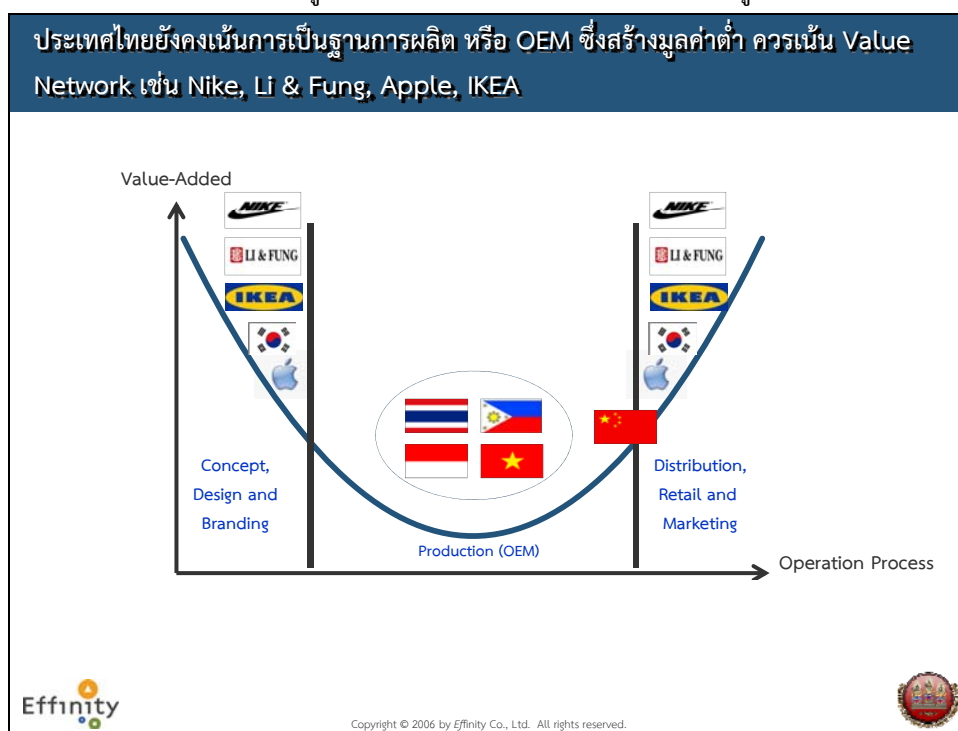
6.1.2) ผลกระทบต่อการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ไทย

จากการศึกษาพบว่า ประเทศไทยยังมีประเด็นปัญหาและอุปสรรคบางประการต่อการพัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศและการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของไทยเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน ซึ่งควรตระหนักและให้ความสำคัญดังนี้

1. ประเทศไทยยังไม่ตระหนักถึงความจำเป็นที่จะทบทวนบริบทในการแข่งขันทางการค้าของประเทศ รวมถึงการจัดวางตำแหน่งทางการแข่งขัน (Positioning) ของตนเองใน Global Value Chain ใหม่ เพื่อขับเคลื่อนให้การพัฒนาประเทศก้าวข้ามไปสู่ระยะที่สาม (Innovation-Driven) และสามารถรับมือกับกระแสโลกาภิวัตน์
2. ประเทศไทยยังขาดความมุ่งมั่นในการพัฒนานักธุรกิจข้ามชาติ (Trader) การพัฒนาธุรกิจระดับภูมิภาคหรือระดับโลก ด้วยการลงทุนสร้างเครือข่ายเพื่อควบคุมการผลิต การค้า และบริการในต่างประเทศ
3. ภาครัฐไม่ได้ดำเนินการบทบาทเชิงรุกในการลดความเสี่ยงของภาคธุรกิจที่จะเข้าไปลงทุนในต่างประเทศ เช่น
 - หน่วยงานภาครัฐที่เป็น Business Intelligence Unit ที่ช่วยสนับสนุนข้อมูลทั้งด้านตลาดในต่างประเทศ กฎหมายและภาษี ให้แก่ภาคเอกชนเพื่อการลงทุนในต่างประเทศ
 - การเจรจาระหว่าง รัฐ-รัฐ
 - ผ่านการให้ความช่วยเหลือแก่รัฐบาลต่างประเทศ
 - ส่งเสริมรายใหญ่จูงรายเล็กเข้าไป
 - สนับสนุนการเข้าไปลงทุนแบบรวมกลุ่มเป็นคลัสเตอร์ เพื่อลดความเสี่ยงและลดต้นทุนการดำเนินงาน
4. กฎระเบียบภาครัฐที่ไม่เอื้อต่อการพัฒนาโลจิสติกส์และการค้า การลงทุนของไทยในต่างประเทศ เช่น ขาดแรงจูงใจด้านการยกเว้นภาษีรายได้ (Tax Benefits) การให้เงินกู้ด้วยอัตราดอกเบี้ยต่ำ
5. ภาครัฐยังใช้แนวนโยบายที่ให้ความสำคัญกับปริมาณการผลิตเพื่อส่งออก มากกว่ามูลค่าเพิ่มที่เกิดจากการผลิตเหล่านั้น รวมถึงการให้ความสำคัญกับการเน้นปริมาณการลงทุนในประเทศมากกว่าการถ่ายโอนเทคโนโลยี

6. การส่งเสริมการลงทุนจากต่างประเทศของภาครัฐที่ผ่านมามีการถ่ายโอนเทคโนโลยีค่อนข้างน้อย เป็นการลงทุนที่ใช้ทรัพยากรในประเทศเพื่อสร้างกำไรและส่งคืนกลับไปยังประเทศที่เป็นเจ้าของทุน ในขณะที่ขาดการส่งเสริมการลงทุนในต่างประเทศ เช่น การเรียกเก็บภาษีซ้ำซ้อน
7. คนไทยขาดการคิดในเชิงกลยุทธ์ และมักคิดแต่ไม่ลงมือปฏิบัติให้เกิดขึ้นจริง และชอบลอกเลียนแบบแต่มีไขเชิงสร้างสรรค์และพัฒนาต่อยอด
8. ผู้ประกอบการไทยมักมี Mindset ที่จะเป็นผู้ผลิต หรือ ผู้รับจ้างผลิต (OEM) มากกว่าจะเป็นผู้ค้าในลักษณะ Trader ที่มีความสามารถในการคุมช่องทางการตลาด หรือเป็นเจ้าของแบรนด์หรือเทคโนโลยี ซึ่งในปัจจุบัน ประเทศไทยยังคงเน้นการเป็นฐานการผลิต (OEM) ซึ่งสร้างมูลค่าต่ำให้กับประเทศ ในขณะที่ต่างประเทศเน้นการเป็นเจ้าของแบรนด์ เจ้าของงานออกแบบ (Design) หรือเป็นผู้คุมช่องทางการค้าและตลาด (Distribution, Retail and Marketing) สร้างเครือข่ายมูลค่า (Value Network) ที่สูงดังเช่น Nike, Li&Fung, Apple และ IKEA เป็นต้น เนื่องจากช่วยสร้างและเพิ่มมูลค่าให้กับประเทศ

แผนภาพที่ 34: มูลค่าเพิ่มของสินค้าในแต่ละช่วงเวลาของสินค้าถึงผู้บริโภค



จากการเปลี่ยนแปลงทางการแข่งขันและการค้า รวมทั้งบทบาทและนัยสำคัญของโลจิสติกส์ต่อขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศดังกล่าวข้างต้น ด้วยข้อเท็จจริงของโลจิสติกส์ที่ว่า เป็น Derived Demand กล่าวคือ การค้าทำให้เกิดการขนส่งและโลจิสติกส์ตามมา ดังนั้น ในการจัดทำแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของไทยในระยะต่อไป จึงมีความจำเป็นที่จะต้องร่วมกันดกผลึกทางความคิดเพื่อให้ได้มาซึ่งกรอบการพัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศที่มีความชัดเจนก่อน

เพื่อที่จะสามารถกำหนดยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ที่มีจุดเน้น (Focus) เพื่อประสิทธิภาพและประสิทธิผลของแผนยุทธศาสตร์ฯ ตลอดจนสามารถรองรับต่อปัจจัยการเปลี่ยนแปลงทางการแข่งขันต่างๆ

6.2) บริบทการเปลี่ยนแปลงที่คาดว่าจะส่งผลต่อการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของไทย

จากการศึกษา พบว่า บริบทการเปลี่ยนแปลงที่คาดว่าจะส่งผลต่อการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของไทยในอนาคต ประกอบด้วย ประเด็นเรื่องการรวมกลุ่มประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (ASEAN Economic Community : AEC) บทบาทของประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีน ปัจจัยด้านต้นทุนพลังงาน นอกจากนี้ยังมีประเด็นปัจจัยภายนอกอื่นๆ ได้แก่ โครงการพัฒนานิคมอุตสาหกรรมและท่าเรือน้ำลึกเมืองทวาย โครงการก่อสร้างท่าเรือน้ำลึกปากบารา จังหวัดสตูล ตลอดจนปัจจัยภายในประเทศที่ควรคำนึงถึงในการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยในระยะต่อไป ดังนี้

6.2.1) การรวมกลุ่มประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (ASEAN Economic Community : AEC)

(1) บริบทการเปลี่ยนแปลง/สถานการณ์ของปัจจัย

จากการศึกษาแผนแม่บทว่าด้วยความเชื่อมโยงระหว่างกันในอาเซียน (ASEAN Connectivity Master Plan) ได้ระบุถึงประเด็นการเชื่อมโยงใน 3 เสาหลัก ได้แก่

1) การเชื่อมโยงทางกายภาพ (Physical Connectivity) ซึ่งเป็นการเชื่อมโยงโครงสร้างพื้นฐานในการขนส่งทั้งทางบก ทางราง ทางน้ำ และทางอากาศ รวมถึงระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ (ICT) และพลังงาน เพื่อให้การเคลื่อนย้ายสินค้า บริการ และการค้าภายในภูมิภาคสามารถดำเนินไปได้อย่างราบรื่น สะดวกและรวดเร็ว รวมถึงเปิดโอกาสให้ทุกพื้นที่ที่สามารถเข้าถึงแหล่งพลังงานเพื่อพัฒนาคุณภาพการผลิตสินค้า โดยมี 7 ยุทธศาสตร์หลัก ได้แก่

- 1) พัฒนาโครงข่ายเชื่อมโยงถนนในภูมิภาคอาเซียน (ASEAN Highway Network)
- 2) พัฒนาระบบขนส่งทางรางสิงคโปร์-คุนหมิง (Singapore Kunming Rail Link: SKRL)
- 3) พัฒนาโครงข่ายเชื่อมโยงการขนส่งทางลำน้ำ (Inland Waterway)
- 4) เชื่อมโยงระบบการขนส่งทางทะเลอย่างมีประสิทธิภาพ
- 5) พัฒนาระบบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multimodal Transport)
- 6) เร่งรัดการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้าน ICT
- 7) พัฒนาการเชื่อมโยงโครงสร้างพื้นฐานทางด้านพลังงาน

2) การเชื่อมโยงองค์กร (Institutional Connectivity) เป็นแนวคิดในการเชื่อมโยงโครงสร้างสถาบัน เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพของการเชื่อมโยงทางกายภาพ เช่น ทำให้การเคลื่อนย้ายของสินค้า

และบริการเป็นไปได้ง่ายขึ้นเนื่องจากการลดหรือยกเลิกมาตรการกีดกันทางการค้า ลดต้นทุนในการเคลื่อนย้ายสินค้าและบริการจากการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่งที่ดีขึ้น เป็นต้น ซึ่งประกอบไปด้วยการสร้างมาตรฐาน กฎหมาย กฎเกณฑ์ และข้อบังคับให้สอดคล้องกัน โดยมี 10 ยุทธศาสตร์หลัก ได้แก่

- 1) บังคับใช้ข้อตกลงเรื่องการอำนวยความสะดวกในการขนส่ง
- 2) ส่งเสริมการอำนวยความสะดวกในการเดินทางข้ามแดนทางบก
- 3) พัฒนาลาดการบินของอาเซียนให้เป็นตลาดเดียว (ASEAN Single Aviation Market: ASAM)
- 4) พัฒนาลาดการเดินเรือของอาเซียนให้เป็นตลาดเดียว (ASEAN Single Shipping Market)
- 5) เร่งรัดการยกเลิกข้อกีดกันทางการค้าเพื่อเพิ่มการเคลื่อนย้ายสินค้าอย่างเสรี
- 6) เร่งรัดการพัฒนาประสิทธิภาพและความสามารถในการแข่งขันของสาขาโลจิสติกส์
- 7) พัฒนาล้างอำนวยความสะดวกทางการค้าภายในภูมิภาค
- 8) ยกระดับความสามารถของการบริหารจัดการพรมแดน
- 9) เร่งรัดการสนับสนุนการลงทุนจากทั้งภายในและนอกภูมิภาค
- 10) เสริมสร้างความสามารถขององค์กรในพื้นที่ล้าหลังของภูมิภาคและปรับปรุงการประสานงานด้านนโยบาย แผนงานและโครงการ ในระดับภูมิภาคและอนุภูมิภาค

3) การเชื่อมโยงประชาชน (People-to-People Connectivity) เป็นการเชื่อมโยงเพื่อประสานและเชื่อมต่อความแตกต่างของประชาชนทั้งทางด้านสังคมและวัฒนธรรมของแต่ละประเทศสมาชิกในภูมิภาคอาเซียน ซึ่งมีพื้นที่กว้างถึง 4.43 ล้านตารางกิโลเมตร และมีจำนวนประชากรรวมเกือบกว่า 600 ล้านคน ดังนั้น ในการรวมตัวกันเป็นประชาคมอาเซียน จำเป็นต้องสร้างความแข็งแกร่งในการเป็นหนึ่งเดียวของประชากรที่มีความแตกต่างทางวัฒนธรรมสูงมาก ในขณะที่กระแสโลกาภิวัตน์ที่กำลังแพร่หลายอย่างรวดเร็วในปัจจุบันจะเป็นประโยชน์ต่อการรวมตัวกันมากขึ้น โดยมี 2 ยุทธศาสตร์หลัก ได้แก่

- 1) ส่งเสริมให้เกิดความเข้าใจในสังคมและวัฒนธรรมภายในภูมิภาคอาเซียน
- 2) ส่งเสริมความสามารถในการเคลื่อนย้ายของประชาชนภายในภูมิภาคอาเซียน

จากการประชุมสุดยอดอาเซียน ครั้งที่ 13 ระหว่างวันที่ 19-22 พฤศจิกายน พ.ศ. 2550 ณ ประเทศสิงคโปร์ ผู้นำอาเซียนร่วมกันลงนามในปฏิญญาวาดด้วยแผนงานการจัดตั้งประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (Declaration of the ASEAN Economic Community Blueprint) โดยมีเอกสาร 2 ส่วน คือ 1) แผนงานเพื่อจัดตั้งประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC Blueprint) และ 2) แผนงานในด้านเศรษฐกิจที่จะต้องดำเนินงานให้ชัดเจนตามกรอบระยะเวลาที่กำหนดจนบรรลุเป้าหมาย AEC ในปี 2558 (ค.ศ. 2015) และสร้างพันธมิตรระหว่างประเทศสมาชิกที่จะดำเนินการไปสู่เป้าหมายดังกล่าวร่วมกัน ประกอบด้วย 4 ส่วนหลัก ได้แก่

1. การเป็นตลาดและฐานการผลิตเดียวกัน (Single Market and Production Base) การรวมกลุ่มประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC) จะทำให้เกิดการเคลื่อนย้ายอย่างเสรีใน 5 ด้าน คือ

1.1 การเคลื่อนย้ายสินค้าอย่างเสรี (Free Flow of Goods) ซึ่งจะช่วยสนับสนุนโครงข่ายการพัฒนาด้านการผลิต และเพิ่มความสามารถของภูมิภาคอาเซียนในการเป็นศูนย์กลางการผลิตของโลก

1.2 การเคลื่อนย้ายบริการอย่างเสรี (Free Flow of Services) มีการเจรจาเพื่อลดอุปสรรคในการเข้ามาประกอบธุรกิจบริการ ให้ผู้ประกอบการสามารถดำเนินธุรกิจได้อย่างเสรี และผู้บริโภคมีเสรีภาพที่จะเลือกใช้บริการต่าง ๆ ตามความพึงพอใจ สาขาธุรกิจบริการที่อาเซียนตั้งเป้าหมายเร่งรัดการรวมกลุ่มให้เห็นผลเป็นรูปธรรมมี 5 สาขา ได้แก่ สาขาท่องเที่ยว การบิน สุขภาพ เทคโนโลยีสารสนเทศ และโลจิสติกส์ ทั้งนี้ได้มีการกำหนดสาขาสินค้าและบริการสำคัญ 11 สาขาที่จะดำเนินการ

โดยเร่งด่วน (11 Priority Sectors) ทั้งในด้านการเปิดเสรีและขยายความร่วมมือระหว่างกัน เพื่อนำร่องการรวมกลุ่มทางเศรษฐกิจ พร้อมกำหนดประเทศผู้ประสานงานหลัก (Country Coordinators) ในแต่ละสาขา ได้แก่ พม่า สาขาผลิตภัณฑ์เกษตร (Agro-based products) และสาขาประมง (Fisheries) มาเลเซีย สาขาสินค้าเกษตร (Rubber-based products) และสาขาสินค้าสิ่งทอ (Textiles and Apparels) อินโดนีเซีย สาขายานยนต์ (Automotive) และสาขาสินค้าไม้ (Wood-based products) ฟิลิปปินส์ สาขาอิเล็กทรอนิกส์ (Electronics) สิงคโปร์ สาขาเทคโนโลยีสารสนเทศ (e-ASEAN) และสาขาสุขาภาพ (Healthcare) ประเทศไทย สาขาการท่องเที่ยว (Tourism) และสาขาการบิน (Air Travel) นอกจากนี้ในปี พ.ศ. 2550 อาเซียนยังได้เห็นชอบให้เพิ่ม สาขาโลจิสติกส์ เป็นสาขาที่ 12

1.3 การเคลื่อนย้ายการลงทุนอย่างเสรี (Free Flow of Investment) ได้มีการจัดทำความตกลงด้านการลงทุนของอาเซียนฉบับใหม่ (ASEAN Comprehensive Investment Agreement: ACIA) แทนความตกลงที่มีอยู่เดิม คือ ความตกลงเขตการลงทุนอาเซียน (Agreement on the ASEAN Investment Area: AIA) 1998 และความตกลงด้านการส่งเสริมและคุ้มครองการลงทุน (Agreement for the Promotion and Protection of Investment) 1987 ซึ่งความตกลงฉบับใหม่นี้จะมีขอบเขตกว้างขึ้นและมีความครอบคลุมมากขึ้น โดยจะครอบคลุมเนื้อหา 4 ด้านหลัก คือ การคุ้มครองการลงทุน การอำนวยความสะดวกและความร่วมมือในการลงทุน การส่งเสริมการลงทุน และการเปิดเสรีการลงทุน ทั้งนี้เพื่อเพิ่มและรักษาระดับความสามารถของอาเซียน ในการดึงดูดการลงทุนโดยตรงจากต่างประเทศและการลงทุนภายในภูมิภาคอาเซียน

1.4 การเคลื่อนย้ายเงินทุนอย่างเสรี (Free Flow of Capital) เพื่อส่งเสริมการพัฒนาตลาดเงินทุนและการเคลื่อนย้ายเงินทุนที่เสรีมากขึ้น สามารถนำกำไรที่ได้จากการลงทุนออกไปจากประเทศผู้รับการลงทุนได้

1.5 การเคลื่อนย้ายแรงงานอย่างเสรี (Free Flow of Skilled Labour) อำนวยความสะดวกให้กับแรงงานมีฝีมือที่มีคุณสมบัติตามมาตรฐานที่กำหนด ให้สามารถเคลื่อนย้ายไปทำงานในกลุ่มประเทศสมาชิกได้ง่ายขึ้น สร้างความร่วมมือและมาตรฐานที่ชัดเจนของแรงงานมีฝีมือ รวมถึงข้อกำหนดในการออกวีซ่าหรือบัตรผ่านแดนให้กับแรงงานที่ผ่านเกณฑ์และรับจ้างอยู่ในต่างประเทศ

การเปิดเสรีใน 5 ด้านดังกล่าวจะส่งผลให้ปริมาณการค้าและการขนส่งระหว่างประเทศในกลุ่มประเทศอาเซียนเพิ่มขึ้น เกิดการปรับหรือเคลื่อนย้ายเครือข่ายฐานการผลิตและโครงสร้างห่วงโซ่อุปทานระหว่างประเทศ รวมทั้งการจัดตั้งธุรกิจโดยชาวต่างชาติจะเพิ่มขึ้นทั้งในภาคการผลิต การค้า และบริการ

แผนภาพที่ 35: ข้อตกลงจากประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC)

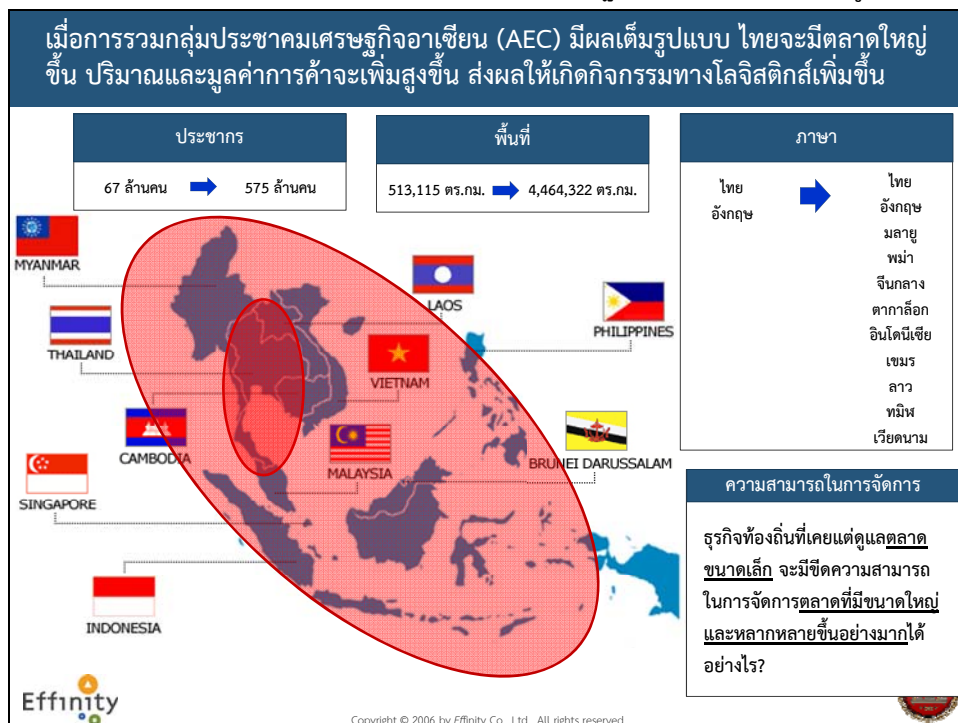


2. การสร้างขีดความสามารถในการแข่งขันทางเศรษฐกิจของอาเซียน (Competitive Economic Region) ให้ความสำคัญกับประเด็นด้านนโยบายที่ช่วยส่งเสริมการรวมกลุ่มทางเศรษฐกิจซึ่งประกอบด้วย 6 ด้านหลัก คือ (1) นโยบายการแข่งขัน (Competitive Policy) (2) การคุ้มครองผู้บริโภค (Consumer Protection) (3) นโยบายด้านทรัพย์สินทางปัญญา (Intellectual Property Rights: IPR) (4) การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure Development) (5) นโยบายด้านภาษี (Taxation) เพื่อป้องกันการบิดาภาษีซ้อน และ (6)

พาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ (E-Commerce) เป็นการวางนโยบายด้านกฎหมายในการทำธุรกรรมอิเล็กทรอนิกส์ เปิดการซื้อขายสินค้าผ่านระบบอินเทอร์เน็ต เป็นต้น

3. **การพัฒนาเศรษฐกิจอย่างเสมอภาค (Equitable Economic Development)** ประกอบไปด้วยการพัฒนาใน 2 ประเด็นหลักคือ (1) การพัฒนาวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม (SME Development) และ (2) การจัดกิจกรรมริเริ่มสำหรับการรวมกลุ่มอาเซียน (Initiative for ASEAN Integration: IAI)
4. **การบูรณาการเข้ากับเศรษฐกิจโลก (Integration into the Global Economy)** เพื่อเป็นการยืนยันว่าธุรกิจของอาเซียนจะสามารถแข่งขันได้ในเวทีระดับโลก มีความสามารถที่จะเป็นฐานการผลิตที่สำคัญของโลก และรักษาความน่าสนใจในการลงทุนจากต่างชาติ การพัฒนาเศรษฐกิจอาเซียนจึงจำเป็นต้องพัฒนาเศรษฐกิจภายในควบคู่กับการเชื่อมโยงภายนอก โดยมีประเด็นสำคัญ 2 ประเด็น คือ (1) การประสานนโยบายเศรษฐกิจของอาเซียนกับเศรษฐกิจภายนอกภูมิภาคเพื่อให้อาเซียนมีท่าทีเป็นไปในทิศทางเดียวกัน เช่น การจัดทำเขตการค้าเสรีของอาเซียนกับประเทศคู่เจรจาต่างๆ และ (2) การส่งเสริมการมีส่วนร่วมในตลาดโลก (Enhanced Participation in Global Supply Network) ซึ่งเป็นการส่งเสริมการสร้างเครือข่ายในด้านการผลิตและการจำหน่ายภายในภูมิภาคให้เชื่อมโยงกับเศรษฐกิจโลก

แผนภาพที่ 36: การเปลี่ยนแปลงที่จะเกิดขึ้นเมื่อประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC) มีผลเต็มรูปแบบ



เป้าหมายของ AEC คือ ภูมิภาคอาเซียนจะกลายเป็นฐานการผลิตและตลาดเดียวกัน (Single Production Base and Market) ซึ่งจะก่อให้เกิดการเคลื่อนย้ายของสินค้า บริการ แรงงาน เงินทุน และการลงทุนภายในภูมิภาคอาเซียนอย่างเสรี จะเป็นตลาดขนาดใหญ่ที่มีประชากรรวมเกือบ 600 ล้านคน จากการรวมกลุ่มเป็นฐานการผลิตและตลาดเดียวกันภายใต้ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC) ดังกล่าวจะทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงในมิติต่างๆ กับประเทศไทย ไม่ว่าจะเป็นมิติด้านจำนวนประชากร กล่าวคือ ตลาดลูกค้าของประเทศไทยจะเพิ่มขึ้นจากเดิมที่มีประชากร 67 ล้านคนในประเทศเพิ่มเป็น 575 ล้านคน มิติเชิงพื้นที่จาก 513,115 ตารางกิโลเมตรเพิ่มเป็น 4,464,322 ตารางกิโลเมตร มิติด้านภาษาที่ปัจจุบันประเทศไทยใช้ภาษาไทยและภาษาอังกฤษเป็นหลัก แต่เมื่อ AEC มีผลเต็มรูปแบบจะทำให้ภาษาท้องถิ่นอื่นๆ เช่น ภาษาเวียดนาม จีนกลาง ลาว อินโดนีเซีย มีความสำคัญเพิ่มมากขึ้น ดังนั้นการรวมกลุ่ม AEC นี้จะส่งผลกระทบต่อประเทศไทยทั้งในเชิงบวกและเชิงลบ ขึ้นอยู่กับการเตรียมความพร้อมของประเทศไทยในการรองรับต่อการเปลี่ยนแปลงและผลกระทบต่างๆ ที่จะเกิดขึ้นในอนาคตหลังจากการรวมกลุ่ม AEC มีผลเต็มรูปแบบในปี ค.ศ. 2015 โดยเฉพาะอย่างยิ่งจะมีการเปิดเสรีในภาคบริการซึ่งรวมถึงสาขาโลจิสติกส์ในปี ค.ศ. 2013 ก่อน ประเทศไทยจึงจำเป็นต้องมีการเตรียมความพร้อมที่ดี และยกระดับขีดความสามารถด้านโลจิสติกส์เพื่อสามารถจัดการตลาดที่มีขนาดใหญ่และหลากหลายมากขึ้น

ในสถานการณ์ที่ประเทศไทยจะเปิดเสรีภาคบริการโลจิสติกส์ตามกรอบ AEC ประเทศสมาชิกสามารถถือหุ้นในธุรกิจโลจิสติกส์ได้ร้อยละ 70 ในปี พ.ศ. 2556 สถานการณ์ดังกล่าวส่งผลให้แนวโน้มการแข่งขันภายใต้ระบบการค้าเสรีนับวันจะทวีความเข้มข้นมากขึ้น ธุรกิจโลจิสติกส์ของไทยจำเป็นต้องได้รับการสร้างความเข้มแข็งและพัฒนาศักยภาพธุรกิจโลจิสติกส์ไทยให้มีคุณภาพและได้มาตรฐานสากล โดยเฉพาะอย่างยิ่งการพัฒนาบุคลากรและเสริมสร้างองค์ความรู้ทางด้านโลจิสติกส์ รวมทั้งองค์ความรู้ทางด้านเทคโนโลยี และภาษา เพื่อเตรียมความพร้อมและสนับสนุนการทำธุรกรรมการค้าระหว่างประเทศได้อย่างมีประสิทธิภาพ อันจะส่งผลให้ธุรกิจโลจิสติกส์ไทยสามารถแข่งขันในระดับสากลได้อย่างมีประสิทธิภาพ เพื่อรองรับการเปิดเสรีการค้าอาเซียน

(2) ผลกระทบที่คาดว่าจะเกิดขึ้น

(2.1) โอกาส/ปัจจัยเชิงบวก

1) จากการที่ประเทศไทยจะก้าวสู่การเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (ASEAN Economic Community: AEC) โดยมีเป้าหมายการเป็นตลาดและเป็นฐานการผลิตเดียวกัน จะมีการเคลื่อนย้ายสินค้า บริการ การลงทุน เงินทุน และแรงงานระหว่างประเทศในอาเซียนอย่างเสรี ซึ่งหมายความว่า อาเซียน 10 ประเทศจะรวมกันเป็นหนึ่งเดียว จะกลายเป็นตลาดขนาดใหญ่ที่มีประชากรรวมกันเกือบ 600 ล้านคน ดังนั้น จึงถือเป็นโอกาสอันดีสำหรับประเทศไทยที่จะมีตลาดที่กว้างขึ้นนอกเหนือจากการพึ่งพาตลาดสหรัฐอเมริกาและยุโรป ทำให้ปริมาณและมูลค่าการค้าขายสินค้าและบริการของประเทศไทยเพิ่มมากขึ้น ส่งผลให้เกิดกิจกรรมทางโลจิสติกส์เพิ่มขึ้นตามมา จึงขึ้นอยู่กับศักยภาพของคนไทยในการเจาะตลาดและการเตรียมความพร้อม รวมทั้งรู้จักแสวงหาประโยชน์จากการรวมกลุ่ม AEC

2) ประเทศไทยมีความสัมพันธ์อันดีกับประเทศเพื่อนบ้านมาช้านาน โดยมูลค่าการค้าระหว่างประเทศไทยและประเทศเพื่อนบ้านนั้น มีสัดส่วนมาจากมูลค่าการค้าชายแดนถึงประมาณร้อยละ 90 ผู้ประกอบธุรกิจโลจิสติกส์ไทยจึงควรเร่งทำการตลาดเชิงรุกเพื่อเข้าถึงอุตสาหกรรมขนส่งและกระจายสินค้าไปยังประเทศเพื่อนบ้าน ดังนั้นการเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน จะสามารถเพิ่มโอกาสให้กับบริษัทโลจิสติกส์ข้ามชาติของไทยที่มีศักยภาพในการแข่งขันและสามารถแย่งชิงส่วนแบ่งทางการตลาดในอุตสาหกรรมขนส่งและกระจายสินค้าได้

3) การค้าในภูมิภาคอาเซียนจะมีแนวโน้มพึ่งพาการขนส่งทางบกเป็นหลักและมีแนวโน้มเพิ่มมากขึ้น รวมทั้งการขนส่งสินค้าภายในประเทศ (Inland Transit Cargo) และการขนส่งสินค้าข้ามแดน (Cross Border Transport) จะมีการขยายตัวมากขึ้น ซึ่งประเทศไทยมีความได้เปรียบด้านทำเลที่ตั้งทางภูมิศาสตร์ที่อยู่ใจกลางภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ และมีโครงสร้างพื้นฐานทางถนนที่ดี ประเทศไทยจึงมีความได้เปรียบด้านการขนส่งทางบก และมีแนวโน้มที่ประเทศไทยจะเป็นประเทศที่สำคัญในเส้นทางเชื่อมโยงระหว่างประเทศในภูมิภาคและเป็นที่ต้องการในสายตาต่างประเทศ

4) ประเทศไทยมีศักยภาพที่จะถูกเลือกให้เป็นศูนย์กระจายสินค้า (Distribution Center : DC) ในภูมิภาคอาเซียน โดยเฉพาะจากประเทศสหรัฐอเมริกา และประเทศในทวีปยุโรป เนื่องจากประเทศไทยมีความได้เปรียบด้านทำเลที่ตั้ง โครงสร้างพื้นฐานการขนส่งทางถนน และมีค่าใช้จ่ายในการดำเนินการ (Overhead Cost) ต่ำกว่าประเทศเพื่อนบ้านในภูมิภาค เช่น มาเลเซีย และสิงคโปร์ ดังนั้นจึงเป็นโอกาสที่ดีสำหรับประเทศไทยหากมีการเตรียมความพร้อมที่ดี และมีการพัฒนาระบบและสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้าและการลงทุนให้มีความสะดวกและรวดเร็ว เพื่อที่จะดึงดูดบริษัทต่างชาติให้เข้ามาลงทุนในประเทศไทยให้มากขึ้น

5) การรวมกลุ่มประเทศสมาชิกในภูมิภาคอาเซียนให้เป็นหนึ่งเดียวจะช่วยสร้างและเพิ่มอำนาจการต่อรองในเวทีการค้าระดับโลก และระหว่างภูมิภาค ซึ่งไทยจะได้รับผลประโยชน์ได้ไปด้วย

6) การค้าและการแข่งขันในภูมิภาคอาเซียนที่มีความเข้มข้นมากขึ้น จะเป็นปัจจัยช่วยกระตุ้นและผลักดันให้ผู้ประกอบการไทยเร่งพัฒนาศักยภาพและความสามารถของตนให้สามารถแข่งขันได้ในภูมิภาค

7) การรวมกลุ่มประเทศในภูมิภาคเดียวกัน จะทำให้ชาวต่างชาติสามารถเข้ามาลงทุนประกอบธุรกิจในประเทศไทยได้ง่ายขึ้น ในทางกลับกัน ก็จะเป็นโอกาสสำหรับผู้ประกอบการไทยที่จะทำกำไรและกล้าออกไปลงทุนประกอบธุรกิจในประเทศอื่นในภูมิภาคเช่นกัน

8) การรวมกลุ่ม AEC จะทำให้ประเทศไทยมีทางเลือกด้านแหล่งวัตถุดิบและทรัพยากรจากประเทศสมาชิกอื่นมากขึ้น นอกเหนือจากการใช้วัตถุดิบและทรัพยากรภายในประเทศ

9) การรวมกลุ่ม AEC จะไม่ส่งผลกระทบเชิงลบต่อผู้ประกอบการ LSPs ไทยรายเล็ก เนื่องจากการเปิดเสรีในสาขาโลจิสติกส์ในภูมิภาคอาเซียนในปี ค.ศ. 2013 แม้ว่าจะส่งผลให้มีบริษัท LSPs ต่างชาติเข้ามาในประเทศไทยมากขึ้น แต่อย่างไรก็ดี บริษัท LSPs ต่างชาติรายใหญ่ยังจำเป็นต้องอาศัยบริษัท LSPs รายย่อยของไทยอยู่สำหรับการปฏิบัติงานหรือกิจกรรมระดับท้องถิ่น (Local Operation/Activities) ดังเช่นกรณีตัวอย่างประเทศสิงคโปร์ที่มีผู้ประกอบการ LSPs ส่วนใหญ่เป็นต่างชาติแต่ไม่ส่งผลกระทบเชิงลบต่อประเทศแต่อย่างใด เนื่องจากบริษัท LSPs ต่างชาติเหล่านั้นมีอำนาจในการ

ต่อรอง และมีระบบเครือข่ายที่ดีในการค้าขายกับต่างประเทศ ในขณะที่บริษัทเหล่านั้นยังจำเป็นต้องใช้แรงงานภายในประเทศหรือใช้บริการจากผู้ประกอบการ LSPs รายย่อยของสิงคโปร์อยู่

10) ผู้ประกอบการ LSPs ไทยรายย่อยอาจมีการรวมกลุ่มหรือควบรวมกิจการ (M&A) เพื่อให้เกิดเป็น LSPs รายใหญ่ที่เข้มแข็ง ซึ่งจะมีอำนาจในการต่อรองและสามารถแข่งขันกับผู้ประกอบการ LSPs ต่างชาติรายใหญ่ได้

11) หากโครงการพัฒนาท่าเรือน้ำลึกและนิคมอุตสาหกรรมเมืองทวาย สหภาพพม่า (Dawei Deep Sea Port & Industrial Estate Project) แล้วเสร็จ จะเป็นเสมือนประตูเศรษฐกิจ (Gateway) บานใหม่ของโลกตะวันตกและตะวันออก และจะก่อให้เกิดการขยายตัวทางเศรษฐกิจครั้งสำคัญ ในภูมิภาคอาเซียน ซึ่งจะเสริมประโยชน์ที่จะได้รับการรวมกลุ่ม AEC ทั้งนี้เนื่องจากบริเวณท่าเรือน้ำลึกและนิคมอุตสาหกรรมเมืองทวายที่เชื่อมโยงกับบ้านพุน้ำร้อนจังหวัดกาญจนบุรีของประเทศไทย จะกลายเป็นศูนย์กลางระบบโลจิสติกส์และการค้าขนาดใหญ่ของภูมิภาคอาเซียน เชื่อมโยงการขนส่งและการค้าระหว่างประเทศในกลุ่มเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ และประเทศในแถบทะเลจีนใต้ ผ่านทะเลอันดามัน ไปสู่มหาสมุทรอินเดีย ซึ่งเป็นเส้นทางที่สามารถส่งสินค้าทั้งไปและกลับทางน้ำ ผ่านไปสู่กลุ่มประเทศตะวันออกกลาง ทวีปยุโรป และทวีปแอฟริกา ซึ่งจะช่วยประหยัดต้นทุนและระยะเวลาในการขนส่งได้อย่างมีนัยสำคัญ ตลอดจนช่วยพัฒนาการค้า การลงทุน และเศรษฐกิจในภูมิภาคให้เจริญเติบโตในระยะยาวต่อไป

(2.2) ความเสี่ยง/ภัยคุกคาม/ปัจจัยเชิงลบ

1) เมื่อ AEC เปิดอย่างเต็มรูปแบบ ตลาดจะมีขนาดใหญ่ขึ้น ส่งผลให้บทบาทของโลจิสติกส์มีความยากในการดำเนินการมากขึ้น และต้องมีความรวดเร็วมากขึ้น อันเนื่องมาจากขอบเขตของตลาดที่กว้างใหญ่ขึ้น ซึ่งต้องเตรียมความพร้อมในการบริหารจัดการที่ดีและอาศัยความสามารถสูง

2) การรวมกลุ่ม AEC จะทำให้นักลงทุนการแข่งขันในธุรกิจผู้ให้บริการโลจิสติกส์มีความเข้มข้นมากขึ้น ซึ่งอาจจะส่งผลกระทบต่อผู้ประกอบการโลจิสติกส์ไทย (LSPs) รายย่อยหากไม่สามารถปรับตัวได้ทัน โดยผู้ประกอบการโลจิสติกส์ไทยส่วนใหญ่เป็น SMEs ที่มีทุนจดทะเบียนต่ำกว่า 5 ล้านบาท ในลักษณะเจ้าของคนเดียว บริหารธุรกิจแบบครอบครัว และส่วนใหญ่ให้บริการด้านโลจิสติกส์กลุ่มที่เป็นการขนส่ง ต่างกับผู้ประกอบการต่างชาติที่แม้มีจำนวนน้อยกว่า แต่มีทุนจดทะเบียนรวมกันมากกว่าทุนของผู้ประกอบการไทยรวมกัน มีการนำระบบเทคโนโลยีสารสนเทศมาใช้ และให้บริการโลจิสติกส์ที่ครบวงจรมากกว่า ดังนั้นผู้ประกอบการ LSPs ไทยซึ่งส่วนใหญ่เป็น SMEs อาจจะได้รับผลกระทบเชิงลบ มีความเป็นไปได้ที่อาจทำให้ LSPs ไทยรายย่อยต้องปิดกิจการลง หรือถูกควบรวมกิจการกับบริษัท LSPs ต่างชาติรายใหญ่เพราะไม่สามารถแข่งขันได้

3) จากการที่ชาวต่างชาติสามารถเข้ามาประกอบธุรกิจหรือทำงานในประเทศไทยได้อย่างเสรีมากขึ้นหลังจากการรวมกลุ่ม AEC ในปี ค.ศ. 2015 ผลที่ตามมาคือ จะมีบุคลากรด้านโลจิสติกส์ต่างชาติเข้ามาในประเทศไทยมากขึ้น และเป็นไปได้ที่จะมีการแย่งชิงงานหรือตลาดจากคนไทย ซึ่งศักยภาพของคนไทยเมื่อเปรียบเทียบกับชาวสิงคโปร์หรือมาเลเซีย คนไทยจะเสียเปรียบในเรื่องภาษาอังกฤษเนื่องจากชาวสิงคโปร์และมาเลเซียมีทักษะภาษาอังกฤษ ดังนั้น บางภาคอุตสาหกรรมหรือภาคการผลิต และภาคบริการ

ของประเทศไทยอาจถูกแย่งชิงตลาดไป นอกเหนือจากภาคโลจิสติกส์ เช่น ภาคการท่องเที่ยวที่ต้องการบุคลากรที่มีความรู้ความสามารถด้านภาษาอังกฤษ

4) ประเทศไทยและประเทศสมาชิกที่อยู่ในภูมิภาคอาเซียนเดียวกัน ผลิตภัณฑ์สินค้าชนิดเดียวกัน จะทำให้การแข่งขันทวีความรุนแรงมากขึ้น ตลอดจนประเทศเศรษฐกิจใหม่ที่มีศักยภาพสูงในการผลิต เช่น จีน และอินเดีย จะเข้ามามีส่วนแบ่งตลาดทางการค้ามากขึ้น ทำให้เกิดการแข่งขันสูง หากประเทศไทยไม่มีการดำเนินการพัฒนาระบบโลจิสติกส์อย่างต่อเนื่องและเร่งด่วน จะทำให้ประเทศไทยเสียเปรียบในการแข่งขันได้ อีกทั้งปัญหาที่พบคือ ประเทศไทยยังไม่ทราบความต้องการของตลาดดีพอ และไม่ทราบว่าสินค้าไทยใดที่จะขายในตลาดอาเซียน และทำอย่างไรให้สามารถเข้าถึงและครอบครองตลาดอาเซียนได้

5) ภายใต้กรอบข้อตกลง AFAS (ASEAN Framework Agreement on Services) สาขาโลจิสติกส์เป็นสาขาหนึ่งที่ต้องเปิดเสรีการค้าบริการระหว่างกันภายในกลุ่มอาเซียนในปี ค.ศ. 2013 ซึ่งเป็นกรอบข้อตกลงการค้าบริการที่มีความคืบหน้ามากที่สุด เมื่อมีการเปิดเสรีเต็มรูปแบบจะอนุญาตให้นักลงทุนอาเซียนเข้ามาจัดตั้งธุรกิจและถือหุ้นได้ไม่น้อยกว่าร้อยละ 70 อย่างไรก็ตาม การเปิดให้นักลงทุนอาเซียนเข้ามาลงทุน จะเป็นการทยอยเปิด โดยจะเปิดให้นักลงทุนอาเซียนถือหุ้นได้ไม่น้อยกว่าร้อยละ 49 ในปี ค.ศ. 2008 จากนั้นเพิ่มเป็นไม่น้อยกว่าร้อยละ 51 ในปี ค.ศ. 2010 และร้อยละ 70 ในปี ค.ศ. 2013 ซึ่งจะไม่ส่งผลกระทบมากนักต่อธุรกิจไทยประเภทนายหน้าในการจัดการด้านพิธีการทางศุลกากร (Customs Broker) ธุรกิจรับจัดการขนส่งสินค้า (Freight Forwarder) และธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ (Shipping) เนื่องจากธุรกิจเหล่านี้ส่วนใหญ่เป็น Nominee ของชาวต่างชาติอยู่แล้ว แต่จะได้รับผลกระทบจากการพัฒนาให้มีระบบ National Single Window (NSW) มากกว่า โดยเฉพาะธุรกิจ Customs Broker เนื่องจากภาคเอกชนสามารถติดต่อโดยตรงกับกรมศุลกากรได้โดยไม่ต้องผ่าน Customs Broker

6) จากการเปิดเสรีบริการด้านโลจิสติกส์ระหว่างอาเซียน ทำให้กลุ่มผู้ประกอบการโลจิสติกส์บางกลุ่มได้รับผลกระทบจากการเปิดเสรี ซึ่งได้แก่ กลุ่มที่ไม่มีกฎหมายเฉพาะเช่น กลุ่มบริการขนถ่ายสินค้าทางทะเล กลุ่มบริการเก็บรักษาสินค้าและคลังสินค้า กลุ่มบริการตัวแทนขนส่งสินค้าและตัวแทนออกของรับอนุญาต กลุ่มบริการตรวจสอบสินค้าและกลุ่มบริการบรรจุหีบห่อ ซึ่งควรได้รับการดูแลและพัฒนาเพื่อความอยู่รอดและความก้าวหน้าของผู้ประกอบการไทย และเพื่อลดต้นทุนและเพิ่มขีดความสามารถทางการแข่งขันของประเทศซึ่งจะเป็นประโยชน์ต่อการส่งออกและผู้บริโภคภายในประเทศด้วย

7) ภัยคุกคามที่อาจเกิดขึ้นได้จากการรวมกลุ่ม AEC ที่ต้องระมัดระวังคือ การค้าอย่างเสรีนั้นมีความเป็นธรรมหรือไม่ (Fair Trade) ซึ่งอาจเกิดเหตุการณ์ที่เรียกว่า Cross-Subsidy หมายถึง การยินยอมที่จะสละกิจการใดกิจการหนึ่ง เพื่อที่จะได้รับผลประโยชน์จากอีกกิจการหนึ่งแทน และเป็นไปได้ว่าประเทศที่ได้รับประโยชน์จาก AEC คือ ประเทศมหาอำนาจที่มีศักยภาพในด้านการบริหารจัดการโลจิสติกส์และห่วงโซ่อุปทาน การตลาด เครือข่ายโลจิสติกส์ และการเชื่อมโยง Supply Base ไปยังตลาด

(3) นโยบายต่อประเทศไทย

1) ประเทศไทยจำเป็นต้องทราบและนำศักยภาพพื้นฐาน (Fundamental) และจุดแข็ง (Strength) ของตนมาใช้ในการวางตำแหน่งทางการแข่งขัน (Positioning) เพื่อจัดทำแผนยุทธศาสตร์โลจิสติกส์ของประเทศในช่วงต่อไปอย่างมีประสิทธิภาพ ทั้งในระยะสั้นและระยะยาว และกำหนดวิสัยทัศน์ที่

มองข้ามไปถึงระดับภูมิภาค มิใช่เพียงระดับภายในประเทศ พร้อมกำหนดเป้าหมายและทิศทางการพัฒนาที่ชัดเจน มีจุดเน้นในการพัฒนา (Focus) และมีการจัดลำดับความสำคัญ (Prioritization)

2) แผนโลจิสติกส์ของประเทศในช่วงต่อไปควรเปลี่ยนเป้าหมายจากการเน้นลดต้นทุนของผู้ประกอบการ มาเป็นการใช้ประโยชน์จากระบบโลจิสติกส์ไทยเพื่อสนับสนุนการค้าและการสร้างรายได้จากกลุ่มประเทศสมาชิกอาเซียน โดยสร้างและเพิ่มกิจกรรมที่มีมูลค่าเพิ่ม (Value-Added) เพื่อก่อให้เกิดการสร้างรายได้จากกิจกรรมโลจิสติกส์ ดังเช่นประเทศฮ่องกง จะเห็นได้ว่า บริษัทตัวแทนจำหน่าย (Trading Company) เช่น Li & Fung และเฉพาะโรงงานผลิตที่มีเทคโนโลยีขั้นสูง (Hi-Tech) จะกระจุกตัวอยู่ในฮ่องกง แต่โรงงานผลิตที่เป็น Raw Material-Intensive และ Labor-Intensive ซึ่งเป็น Back-Office จะอยู่ในเมืองเลินเจิ้น หรือเคลื่อนย้ายไปที่ประเทศเพื่อนบ้านแทน ดังนั้น ประเทศไทยก็เช่นกัน จะต้องลดบทบาทการเป็นแหล่งโรงงานผลิตประเภทสินค้าขั้นต้น (Primary Products) วัตถุดิบ หรือ OEM ให้น้อยลง และเพิ่มบทบาทการเป็น “ผู้ค้า” ให้มากขึ้น เพื่อสร้างและเพิ่มมูลค่าให้กับประเทศ

3) วางตำแหน่งประเทศไทยให้เป็นศูนย์กลางในระดับภูมิภาคอาเซียน มิใช่มองเฉพาะระดับภายในประเทศเท่านั้น เช่น จังหวัดกรุงเทพ จะต้องพัฒนาให้เป็นศูนย์กลางของภูมิภาคอาเซียน มิใช่เพียงศูนย์กลางของประเทศไทยอีกต่อไป ในขณะที่จังหวัดเชียงใหม่พัฒนาให้เป็นศูนย์กลางทางภาคเหนือของภูมิภาคอาเซียน มิใช่ศูนย์กลางของภาคเหนือของไทยอีกต่อไป หรือจังหวัดขอนแก่น พัฒนาให้เป็นศูนย์กลางของประเทศเพื่อนบ้านทางด้านตะวันออกของไทย เป็นต้น

4) พัฒนาคอนเนกชันทางคมนาคมและการขนส่งทางบกที่เหมาะสม ทั้งทางถนนและทางราง โดยเร่งพัฒนาระบบ Missing Link ภายในประเทศเพื่อรองรับการค้าระหว่างประเทศ ในขณะเดียวกัน ต้องพัฒนาการขนส่งระหว่างประเทศโดยเชื่อมโยงจากประเทศไทยซึ่งเป็นต้นทางจนถึงปลายทางในประเทศเพื่อนบ้านให้ได้ ดังเช่นตัวอย่างที่ดีจากประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีน ซึ่งมีการวางแผนเชื่อมโยงเมืองหลักหรือท่าเรือหลักในประเทศจีน กับเมืองหลักหรือท่าเรือหลักในประเทศเพื่อนบ้าน เป็นต้น ตลอดจนพัฒนาการเชื่อมโยงการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ

5) วางแผนการพัฒนาเครือข่ายเชื่อมโยงการขนส่งทั้งทางน้ำและทางอากาศ เพื่อรองรับการขนส่งสินค้าไปยังประเทศสมาชิกอาเซียน โดยเฉพาะประเทศอินโดนีเซีย และฟิลิปปินส์ที่ควรให้ความสำคัญ เนื่องจากสองประเทศนี้มีสภาพภูมิประเทศที่เป็นเกาะมากกว่าพื้นแผ่นดิน และมีประชากรรวมกันมากกว่า 300 ล้านคนซึ่งเป็นตลาดขนาดใหญ่ นอกจากนั้นควรพัฒนาท่าเรือ และสิ่งอำนวยความสะดวกที่เกี่ยวข้องทางภาคใต้ของประเทศไทย และเริ่มวางแผนรองรับการขนส่ง-เคลื่อนย้ายสินค้าจากจีนตอนใต้ไปยังประเทศอินโดนีเซีย ฟิลิปปินส์ หรือแม้กระทั่งประเทศมาเลเซียด้วย

6) พัฒนาระบบ/สิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้า (Trade Facilitation) และการบริหารจัดการโลจิสติกส์ ณ การค้าชายแดน (Border Trade) ได้แก่ การพัฒนาสถานีขนส่งสินค้า คลังสินค้า ศูนย์กระจายสินค้า และเครือข่ายระบบสารสนเทศ โดยเน้นความสะดวกในการเชื่อมโยงข้อมูลระหว่างภาครัฐและเอกชน

7) เปรียบเทียบกฎหมาย/กฎระเบียบที่มีความล้าสมัยและเป็นอุปสรรคต่อการพัฒนาโลจิสติกส์ของประเทศ และการค้าระหว่างประเทศ ให้มีความทันสมัย และเป็นสากล เพื่อปกป้องผลประโยชน์ของประเทศไทยและปิดช่องโหว่ทางด้านกฎหมายทั้งของไทยและต่างประเทศ

8) พัฒนาบุคลากรด้านทักษะทางภาษา ทั้งภาษาอังกฤษ ภาษาจีน รวมทั้งเรียนรู้ภาษาและวัฒนธรรมของประเทศคู่ค้าอื่นๆ ควบคู่ไปกับการยกระดับองค์ความรู้ทางด้านโลจิสติกส์ และเทคโนโลยี เพื่อเป็นการเตรียมความพร้อมและสนับสนุนการทำธุรกรรมการค้าระหว่างประเทศ และอำนวยความสะดวกในการไปลงทุนในต่างประเทศ โดยเฉพาะประเทศเพื่อนบ้าน

9) ผลักดันมาตรการส่งเสริมและพัฒนาธุรกิจให้บริการโลจิสติกส์ (LSPs) อย่างเป็นรูปธรรม ได้แก่ การวางตำแหน่ง (Positioning) ที่ชัดเจนในการพัฒนาความสามารถในการแข่งขันของผู้ประกอบการ LSPs ไทยสู่ระดับสากล ส่งเสริมการรวมกลุ่ม LSPs ไทยรายย่อยเพื่อให้มีอำนาจในการต่อรองและแข่งขันได้ในภูมิภาคอาเซียน สนับสนุนการพัฒนามาตรฐานการให้บริการของธุรกิจ LSPs ส่งเสริมด้วยมาตรการด้านการเงิน รวมทั้งยกระดับองค์ความรู้

10) ส่งเสริมการค้าเชิงรุกโดยส่งเสริมให้ผู้ประกอบการไทยขยายการลงทุนไปสู่ต่างประเทศ โดยเฉพาะในประเทศเพื่อนบ้านในอาเซียน เพื่อแก้ไขปัญหาการขาดแคลนแรงงานและวัตถุดิบในประเทศ และใช้ประโยชน์จากสิทธิพิเศษ (GSP) ของประเทศเพื่อนบ้านในการผลิตเพื่อส่งออก รวมทั้งเร่งสร้างมูลค่าเพิ่ม โดยการสร้างตราสัญลักษณ์ และสร้างเครือข่ายธุรกิจโดยการหาตัวแทนและหุ้นส่วนในต่างประเทศ ทั้งนี้อาจเริ่มจากการเปิดตลาดนัดตามเมืองหลักต่างๆ ในประเทศสมาชิกอาเซียน เพื่อให้สินค้าไทยนำโลจิสติกส์ก่อน ซึ่งกิจกรรมด้านโลจิสติกส์ต่างๆ จะตามมาเอง

11) พัฒนาผู้ประกอบการไทยให้เป็น Trader เพื่อกำกับการค้าให้เป็นไปในทิศทางที่สร้างมูลค่าให้กับประเทศ ตลอดจนสร้างและคุมช่องทางการจัดจำหน่าย (Distribution Channel) และเครือข่ายโลจิสติกส์ (Logistics Network) เพื่อสามารถเข้าถึงและครองตลาดอาเซียนได้

12) จากแนวโน้มที่ว่าบริษัทขนาดใหญ่จะได้รับประโยชน์จาก AEC ในขณะที่ SMEs สามารถอยู่รอดได้หากมีความสามารถ ดังนั้นจึงเป็นประเด็นว่า ภาครัฐอาจจะต้องเลือกส่งเสริม และควรส่งเสริมเฉพาะรายที่มีขีดความสามารถ นอกจากนั้น Model ของต่างประเทศที่พบคือ รัฐสนับสนุนธุรกิจรายใหญ่แบบมีเงื่อนไขที่จะต้องช่วยธุรกิจขนาดเล็ก เช่น ญี่ปุ่น เกาหลี และมาเลเซีย ซึ่งอาจนำมาประยุกต์ใช้กับบริบทประเทศไทยตามความเหมาะสม

13) ภาคเอกชนไทยควรหาพันธมิตรทางธุรกิจทั้งในประเทศและต่างประเทศ ซึ่งไม่ใช่เฉพาะประเทศในอาเซียน และจะต้องเรียนรู้ด้านการบริหารจัดการและการใช้ประโยชน์จากเทคโนโลยีสารสนเทศจากพันธมิตรทางธุรกิจต่างชาติ และปรับตัวให้ได้ จึงจะอยู่รอดได้

14) ประเทศไทยต้องรู้จักนำความได้เปรียบด้านทำเลที่ตั้งและโครงสร้างพื้นฐานทางถนนที่ดีมาพัฒนาอย่างต่อเนื่อง พร้อมทั้งรู้จักนำมาทำให้เกิดเป็นผลตอบแทนทางเศรษฐกิจกลับสู่ประเทศจากการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งระหว่างประเทศ เช่น การเรียกเก็บค่าผ่านทางของรถบรรทุกต่างประเทศที่ใช้เส้นทางถนนในประเทศไทย เป็นต้น

6.2.2) บทบาทของประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีน

(1) บริบทการเปลี่ยนแปลง/สถานการณ์ของปัจจัย

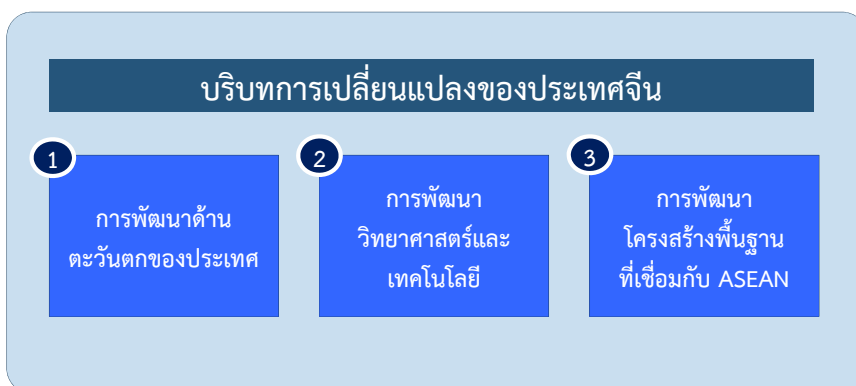
บทบาทของประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีนที่คาดว่าจะมีผลต่อการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของไทยในระยะต่อไป เห็นได้จากแผนพัฒนาเศรษฐกิจแห่งชาติฉบับปัจจุบันของจีน ฉบับที่ 12 ซึ่งจีนจะเน้นการค้ากับภูมิภาคอาเซียนเป็นหลัก โดยตามแผนชาติฉบับที่ 12 จีนมีการวางแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสร้างเครือข่ายเชื่อมโยงทางถนนและทางรถไฟในภูมิภาคอาเซียน ซึ่งต่อเนื่องมาจากแผนพัฒนาฉบับที่ 11 โดยมีรายละเอียดดังนี้

แผนพัฒนาเศรษฐกิจแห่งชาติ ฉบับที่ 12 (พ.ศ. 2554 – 2558)

ในวันที่ 14 มีนาคม พ.ศ. 2554 สภาประชาชนแห่งชาติได้อนุมัติแผนพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศฉบับใหม่ในระยะ 5 ปีข้างหน้าจากปี พ.ศ. 2554 ถึงปี พ.ศ. 2558 โดยแผนพัฒนาฉบับนี้เน้นการเติบโตทางเศรษฐกิจอย่างยั่งยืน เนื่องจากการพัฒนาประเทศจีนในช่วงระยะเวลา 30 ปีที่ผ่านมาทำให้เกิดประเด็นคำถามและข้อกังวลต่างๆ ไม่ว่าจะเป็นเรื่องการเติบโตที่ยั่งยืน ปัญหาด้านสิ่งแวดล้อม การใช้พลังงานอย่างสิ้นเปลือง และการทำลายทรัพยากรของประเทศ ดังนั้นในแผนพัฒนาเศรษฐกิจฉบับนี้จึงได้หยิบยกประเด็นที่สำคัญที่ประเทศจีนต้องมุ่งเน้นพัฒนา ซึ่งได้แก่ การยกระดับความเท่าเทียมกันในสังคม การสร้างสภาพแวดล้อมที่เหมาะสมต่อการประกอบธุรกิจ และการพัฒนาสังคมให้เป็นสังคมสีเขียว เป็นต้น

จากการศึกษาพบว่า ประเด็นการพัฒนาที่เกี่ยวข้องและส่งผลกระทบต่อการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย คือ การพัฒนาด้านตะวันตกของประเทศจีนเพื่อความเท่าเทียมกันในประเทศ การพัฒนาวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี รวมทั้งการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่เชื่อมโยงกับภูมิภาคอาเซียนโดยความร่วมมือกับต่างประเทศเพื่อผลประโยชน์ร่วมกัน ซึ่งเป็นนโยบายที่ต่อเนื่องจากแผนพัฒนาเศรษฐกิจฉบับที่ 11 ของจีน

แผนภาพที่ 37: บริบทการเปลี่ยนแปลงของจีนที่คาดว่าจะมีผลกระทบต่อการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยในอนาคต



1) การพัฒนาด้านตะวันตกของปะเทศจีน

เนื่องจากรัฐบาลจีนต้องการเพิ่มความเท่าเทียมกันในสังคม จึงได้ออกนโยบายการพัฒนาเศรษฐกิจด้านตะวันตกของประเทศ ซึ่งในปัจจุบัน กิจกรรมทางเศรษฐกิจส่วนใหญ่ของประเทศจีนกระจุกตัวอยู่ทางด้านตะวันออกของประเทศ ดังนั้นแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานไปยังด้านตะวันตกจะช่วยให้เกิดกิจกรรมต่างๆ มากมาย เกิดการหมุนเวียนสินค้าและบริการมากขึ้น โดยแผนการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน อาทิเช่น การสร้างทางหลวงพิเศษเชื่อมตะวันออกกับตะวันตกจำนวน 18 สาย การเชื่อมต่อทางรถไฟระหว่างจังหวัดเสฉวนกับเขตปกครองตนเองทิเบต เป็นต้น

2) การพัฒนาวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี

ประเทศจีนได้มีการวางแผนเพื่อพัฒนาวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีเพื่อสร้างและเพิ่มมูลค่าให้กับประเทศ โดยสนับสนุน 2 กลุ่มอุตสาหกรรม 7 อุตสาหกรรมหลัก ดังนี้

2.1) อุตสาหกรรมเพื่อความก้าวหน้าที่ยั่งยืน ประกอบด้วย

- (1) อุตสาหกรรมยานยนต์ที่ใช้พลังงานสะอาด (Clean Energy Vehicles)
- (2) อุตสาหกรรมประหยัดพลังงานและเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม (Energy Conservation and Environmental Protection)
- (3) อุตสาหกรรมพลังงานทดแทนใหม่ (New Energy) เช่น นิวเคลียร์ แสงอาทิตย์ พลังลม ชีวมวล

2.2) อุตสาหกรรมเพื่อเพิ่มห่วงโซ่มูลค่า (Value Chain) ประกอบด้วย

- (1) อุตสาหกรรมเทคโนโลยีสารสนเทศรุ่นใหม่ (New IT)
- (2) อุตสาหกรรมเทคโนโลยีชีวภาพ (Biotechnology) เช่น ยา เครื่องมือทางการแพทย์
- (3) อุตสาหกรรมการผลิตเครื่องมืออุปกรณ์ขั้นสูง (High-End Equipment Technology) เช่น เครื่องบิน รถไฟความเร็วสูง เป็นต้น
- (4) อุตสาหกรรมวัสดุใหม่ (New Materials)

3) การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่เชื่อมโยงกับอาเซียน (ASEAN)

จีนได้วางแผนการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งทั้งทางเรือ ทางถนน และทางรถไฟ ที่เชื่อมโยงกับภูมิภาคอาเซียน ดังนี้

3.1) การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งทางเรือ: ความร่วมมือทางเศรษฐกิจรอบอ่าวเป่ย์ปู้ (Pan-Beibu Gulf Economic Cooperation: PBG)

การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อสนับสนุนการขนส่งทางเรือริเริ่มด้วยกรอบแนวคิดความร่วมมือทางเศรษฐกิจรอบอ่าวเป่ย์ปู้ (Pan-Beibu Gulf Economic Cooperation: PBG) โดยทางการกวางสีเมื่อปี พ.ศ. 2549 และต่อมาในปี พ.ศ. 2550 นายกรัฐมนตรี เวิน เจีย เปา ของจีน ได้นำเสนอรอบแนวคิดนี้ต่อที่ประชุม ASEAN – China Summit ครั้งที่ 10 (ม.ค. 2550) และครั้งที่ 11 (พ.ย. 2550)

PBG ประกอบด้วยประเทศสมาชิกที่อยู่รายรอบอ่าวเป๋ยปู (หรืออ่าวตังเกี๋ย) ในบริเวณทะเลจีนใต้รวม 8 ประเทศ ได้แก่ จีน (กวางสี กวางตุ้ง และไหหลำ) เวียดนาม มาเลเซีย สิงคโปร์ อินโดนีเซีย ฟิลิปปินส์ บรูไน และไทย ต่อมาในเดือน มกราคม พ.ศ. 2551 รัฐบาลกลางของจีนได้ยกระดับแนวคิด PBG เป็นยุทธศาสตร์การพัฒนาระดับชาติ

ในส่วนของประเทศไทย ทางกรกวางสีได้เชิญให้ไทยเข้าร่วมในเวทีการหารือ PBG ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2550 และต่อมาในปี พ.ศ. 2552 ไทยได้ส่งผู้แทนเข้าร่วมใน PBG Joint Expert Group เพื่อร่วมหารือกับประเทศสมาชิกอื่นๆ

สำนักเลขาธิการอาเซียน และ ธนาคารกลางเพื่อการพัฒนาอาเซียน (ADB) ได้ทำการศึกษาความเป็นไปได้ และจัดทำแผนความร่วมมือ PBG เพื่อเสนอต่อ ASEAN Economic Ministers จน ณ ขณะนี้ ความร่วมมือ PBG อยู่ใน Track II ของอาเซียน

กรอบความร่วมมือ PBG มุ่งเน้นการพัฒนาความร่วมมือทางทะเล (Maritime) ระหว่างจีนกับอาเซียน ให้แข็งแกร่งขึ้น อาทิเช่น การขนส่งทางทะเล อุตสาหกรรมท่าเรือ การพัฒนาความร่วมมือทางทะเล การพัฒนาความร่วมมือระหว่างท่าเรือของประเทศรอบอ่าวเป๋ยปู นอกจากนี้ PBG ยังช่วยให้การค้าเสรีระหว่างจีน-อาเซียน เกิดประโยชน์สูงสุด

เส้นทางเดินเรือจะผ่าน 4 ประเทศ ประกอบด้วย ท่าเรือแหลมฉบัง ประเทศไทย, ท่าเรือไฮฟอง จ.ไฮฟอง ประเทศเวียดนาม, เมืองฝางเฉิงก่าง เขตกวางสีจ้วง ประเทศฮ่องกง, ท่าเรือเสอโข้ว เมืองเซินเจิ้น มณฑลกวางตุ้ง ประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีน เส้นทางเดินเรือนี้ได้เริ่มเปิดใช้ตั้งแต่เดือน ธันวาคม พ.ศ. 2553

3.2) การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งทางถนน: แผนพัฒนาโลจิสติกส์แห่งเมืองคุนหมิง

แผนภาพที่ 38: เส้นทางกรุงเทพฯ- คุนหมิง (เส้นทาง R3)



ที่มา: ADB

การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งทางถนนริเริ่มโดยแผนพัฒนาโลจิสติกส์แห่งเมืองคุนหมิง โดยวางแผนและพัฒนาการเชื่อมต่อการขนส่งทางถนนระหว่างกรุงเทพฯ-คุนหมิง หรือ เส้นทาง R3 จากประเทศไทย ซึ่งจะผ่านประเทศสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาวและสหภาพพม่า เพื่อเข้าสู่ยูนนาน ประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีน ซึ่งมีระยะทางประมาณ 1,800 กิโลเมตร เส้นทางระหว่างกรุงเทพฯ-คุนหมิงนี้ จะช่วยสนับสนุนการเชื่อมโยงการขนส่งและการค้าข้ามชายแดน รวมทั้งบริการขนส่งสินค้าและผู้โดยสาร สถานีน้ำมัน Thai Product City ร้านค้าปลีก ตลอดจนศูนย์กระจายสินค้า และคลังสินค้าในจีน เช่น ศูนย์การค้าส่งหยุนผิง เป็นต้น

3.3) การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งทางรถไฟ : กรอบพัฒนาเส้นทางรถไฟระหว่างจีน-อาเซียน (China-ASEAN Rail Development Plan)

แผนภาพที่ 39: เส้นทางรถไฟภายใต้กรอบความร่วมมือระหว่างจีน - อาเซียน



ที่มา: ADB

การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งทางรถไฟเริ่มโดยกรอบพัฒนาเส้นทางรถไฟระหว่างจีน-อาเซียน (China-ASEAN Rail Development Plan) โดยประกอบด้วยเส้นทางเชื่อมโยง 6 สาย ได้แก่

1. เส้นทางสาย บ่อเต็น-อุตมชัย-หลวงพระบาง-วังเวียง-เวียงจันทน์ (สายสีเหลือง) ระยะทางประมาณ 420-530 กิโลเมตร
2. เส้นทางสาย ยูนนานเชื่อมอุซึกับมาฮาน (สายสีฟ้า) ระยะทางรวม 500 กิโลเมตร
3. เส้นทางสาย กรุงเทพฯ-หนองคาย (สายสีน้ำเงิน) ระยะทางรวม 615 กิโลเมตร
4. เส้นทางสาย กรุงเทพฯ-ปาดังเปซาร์ (สายสีแดง) ระยะทาง 928 กิโลเมตร
5. เส้นทางสาย คุณหมิง-สิงคโปร์ (สายสีแดง) ผ่านทางเมืองโฮจิมินต์และพนมเปญ
6. เส้นทางสาย นานหนิง-สิงคโปร์ (สายสีแดง) ผ่านทางเมืองโฮจิมินต์และพนมเปญ

(2) ผลกระทบที่คาดว่าจะเกิดขึ้น

(2.1) โอกาส/ปัจจัยเชิงบวก

1) การพัฒนาด้านตะวันตกของจีนโดยการสร้างโครงสร้างพื้นฐานต่างๆ เข้าไปนั้น จะทำให้ด้านตะวันตกของจีนมีกิจกรรมทางเศรษฐกิจเพิ่มมากขึ้น ประชาชนจีนในพื้นที่ดังกล่าวจะมีรายได้ที่สูงขึ้นตามมา รวมทั้งจะเป็นพื้นที่ที่มีความต้องการสินค้าและบริการมากขึ้น ดังนั้นเมืองทางด้านตะวันตกของจีนจะกลายเป็นตลาดใหม่สำหรับสินค้าไทย

2) การพัฒนาวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีใน 7 อุตสาหกรรมหลักของจีนดังกล่าว จะเป็นโอกาสสำหรับประเทศไทยที่จะสามารถนำเข้าเทคโนโลยีจากจีนซึ่งมีราคาไม่สูง โดยเฉพาะจากอุตสาหกรรมการผลิตขั้นสูงของจีน เช่น เครื่องบิน รถไฟความเร็วสูง รวมทั้งจากอุตสาหกรรมวัสดุใหม่ มาใช้ในการพัฒนาโลจิสติกส์ของไทย (Spillover Effect) ต่อไป

3) จากแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเชื่อมโยงไปยังหลายประเทศในอาเซียน ได้แก่ ประเทศสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว สหภาพพม่า เวียดนาม และกัมพูชา ซึ่งรวมถึงการอำนวยความสะดวกด้านพิธีการทางศุลกากร และการสร้างจุดกระจายสินค้าของจีน จะทำให้ประเทศไทยได้รับประโยชน์ดังนี้

- มีกิจกรรมด้านการค้าและเศรษฐกิจกับจีนมากขึ้น
- มีเส้นทางเศรษฐกิจการค้าสายใหม่ที่เชื่อมต่อไปยังจีนตะวันตก รวมถึงเชื่อมต่อประเทศอื่นๆ ในอาเซียน
- มีเส้นทางเพื่อการท่องเที่ยวเพิ่มขึ้น
- ช่วยลดต้นทุนและระยะเวลาในการขนส่งสินค้าและผู้โดยสารจากประเทศไทยไปยังประเทศจีน และประเทศอื่นๆ ในอาเซียน
- ลดภาระการขนถ่ายสินค้าหลายรอบ
- เพิ่มช่องทางการกระจายสินค้า (Distribution Channel) ให้กับสินค้าไทยในจีน
- เพิ่มโอกาสให้กับธุรกิจร้านค้าไทยตามชายแดนจากปริมาณการค้าขายสินค้าทั้งค้าปลีกและค้าส่งของประเทศสมาชิกในภูมิภาคอาเซียนจะขยายกว้างขึ้น
- การค้าระหว่างภูมิภาค (Intra-Regional Trade) จะมีแนวโน้มสูงขึ้น และทำให้อีกิจกรรมทางโลจิสติกส์สูงขึ้นตามมา ดังนั้นจึงเป็นโอกาสที่ดีสำหรับผู้ประกอบการโลจิสติกส์ไทย

(2.2) ความเสี่ยง/ภัยคุกคาม/ปัจจัยเชิงลบ

1) ภัยคุกคามที่น่ากลัวคือ ช่องทางการค้าของคนไทยจะลดลง เนื่องจากจีนได้ประกาศแล้วว่า ประเทศไทยจะเป็น Hub of ASEAN และเป็น Distribution Center of ASEAN จึงเป็นไปได้ว่า จีนกำลังใช้ประโยชน์จากที่ตั้งทางภูมิศาสตร์ของไทย และจัดให้ไทยเป็น “สาขา” หนึ่งของเครือข่ายการค้าและธุรกิจของจีน เพื่อเป้าหมายการครอบครองตลาดอาเซียนในที่สุด จีนยังได้วางยุทธศาสตร์กำหนดให้ด้านตะวันออกของประเทศยกเลิกการเป็น OEM และสร้าง Brand เพื่อแข่งขันกับยุโรป ในขณะที่ให้ด้านตะวันตกของประเทศมุ่งแข่งขันกับประเทศในอาเซียน และระบายสินค้าจีนจากการส่งออกค้าจีนเข้ามาประกอบธุรกิจในประเทศไทย

2) ในอนาคตจะมีการแทรกซึมทางการค้าจากจีนในประเทศไทยด้วยการเข้ามาประกอบธุรกิจ การสร้างเครือข่ายทางการค้า และการใช้เส้นทางการขนส่งในประเทศไทย ซึ่งเป็นผลพวงมาจากกระแสโลกาภิวัตน์ โดยประเทศจีนจะใช้เส้นทางจากการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานต่างๆ ทั้งทางถนน ทางรถไฟ และการก่อสร้างท่าเรือที่อ่าวเป๋ายู่ เป็นเส้นทางในการขนส่งทั้งพ่อค้าและสินค้าเข้ามาในกลุ่มประเทศอาเซียนซึ่งรวมถึงไทยด้วย

3) สินค้าส่งออกของไทยประเภทสินค้าอุปโภคและบริโภคเริ่มถูกจำหน่ายโดยพ่อค้าชาวจีนที่เข้ามาจัดการสั่งซื้อสินค้าเองโดยตรงที่หน้าตลาด ไร่ หรือสวน มีคนไทยทำการส่งออกเอง ดังนั้น โอกาสและประโยชน์ทางการค้าของคนไทยที่ควรจะได้รับ เริ่มจะมีแนวโน้มลดลงและถูกเอารัดเอาเปรียบ ดังจะเห็นได้จากสินค้าเกษตรของไทยในตลาดไทเริ่มอยู่ในมือของพ่อค้าชาวจีนแทนที่จะเป็นพ่อค้าไทย เนื่องจากพ่อค้าจีนมีความสามารถในการคุมตลาดและช่องทางการตลาด และสามารถดำเนินการนำเข้า-ส่งออกในไทยได้อย่างครบวงจร

4) การค้าจากประเทศจีนที่เริ่มเข้ามาดำเนินการในประเทศไทย ไม่ว่าจะเป็นที่ตลาดไท ตลาดสี่มุมเมือง และการเปิดห้างสรรพสินค้าแห่งใหม่ China City Complex ในอนาคต จะส่งผลกระทบต่อตลาดค้าส่งของไทย เช่น โบ้เบ๊ วรจักร สำเพ็ง เนื่องจากจีนมีความได้เปรียบด้านปริมาณสินค้าที่สูง

5) ผู้ประกอบการขนส่ง หรือผู้ประกอบการด้านโลจิสติกส์ หรือ LSPs ของไทยรายเล็ก และรายกลางจะได้รับผลกระทบจากการที่พ่อค้าชาวจีนใช้บริการขนส่งของคนจีนด้วยกัน ดังจะเห็นได้ในปัจจุบันว่า พ่อค้าจีนซื้อรถบรรทุกจากไทยและขับตรงมาที่ตลาดไทเพื่อขายผักและผลไม้เอง ซึ่งในอนาคตอาจทำให้ผู้ประกอบการขนส่งไทยโดยเฉพาะรายกลางอาจต้องปิดกิจการลง เนื่องจากไม่มี Economy of Scale และ Margin ต่ำ ในขณะที่รายเล็กอาจยังพออยู่รอดได้ เนื่องจากสามารถปรับตัวได้ง่ายกว่า ไม่ได้มีการลงทุนสูง เป็นการดำเนินธุรกิจในลักษณะครอบครัว และสามารถเลือกจับตลาดที่เป็น Niche Market แทน

6) ประเทศไทยอาจเสียภาพลักษณ์เนื่องจากเมื่อทั้งพ่อค้าและสินค้าจากประเทศจีนเข้าสู่ตลาดในประเทศไทยแล้ว อาจก่อให้เกิดปัญหาการปลอมแปลงสินค้าจีนผสมรวมกับสินค้าไทย ซึ่งเป็นเรื่องที่ต้องให้ความสำคัญและระมัดระวัง เพราะจะก่อให้เกิดผลเสียต่อภาพลักษณ์ของประเทศไทยโดยเฉพาะในสายตาของชาวยุโรปและสหรัฐอเมริกาได้ ซึ่งเป็นคู่ค้าสำคัญของไทย

7) เส้นทางต่างๆ ที่จีนได้พัฒนาเพื่อเชื่อมโยงระหว่างจีนและอาเซียนซึ่งรวมถึงไทยนั้นถูกนำมาใช้เป็นช่องทางในการขนส่งสินค้าผิดกฎหมาย เช่น การขนส่งยาเสพติด การขนส่งสินค้าลอกเลียนแบบ การขนส่งสินค้าด้วยคุณภาพ การหลบเข้าเมืองของคนต่างด้าว การเข้ามาทำงานของแรงงานที่ไม่ถูกต้องตามกฎหมาย เช่น โสเภณี ตลอดจนกิจกรรมทางเศรษฐกิจที่ไม่ถูกต้องทางศีลธรรม เช่น การเปิดบ่อนการพนัน เป็นต้น

(3) นัยยะต่อประเทศไทย

1) กำหนดให้การพัฒนากระบวนโลจิสติกส์เป็นวาระแห่งชาติ (National Agenda) ของประเทศไทย เพื่อรองรับสถานการณ์การแข่งขันที่ทวีความรุนแรงมากขึ้นทั้งจากจีน และประเทศสมาชิกในอาเซียน โดยเฉพาะประเทศจีนจะเข้ามามีส่วนแบ่งทางการตลาดมากขึ้น และประเทศไทยจะต้องเผชิญกับสภาวะการแข่งขันที่เข้มข้นจากจีน

2) เร่งพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานในระดับภูมิภาคให้มากขึ้นนอกเหนือจากระดับภายในประเทศ เพื่อรองรับการค้ากับจีนที่มุ่งเน้นการค้ากับภูมิภาคอาเซียนเป็นหลักตามแผนชาติฉบับที่ 12 ของจีน

3) กำหนดมาตรฐานสินค้านำเข้าอย่างเข้มงวดเพื่อป้องกันปัญหาสินค้าจีนที่ไม่มีคุณภาพ การปลอมแปลงสินค้า รวมทั้งเพื่อปกป้องสินค้าไทยจากการแข่งขันด้านสินค้านำเข้าจากจีนที่มีแนวโน้มที่จะไหลเข้ามาในประเทศไทยเพิ่มมากขึ้น

4) ส่งเสริมและพัฒนาผู้ประกอบการ พ่อค้าคนกลาง (Trader) และผู้ประกอบการ LSPs ของไทยให้มีความรู้และความสามารถในการแข่งขันและค้าขายกับพ่อค้าจีนได้อย่างเหมาะสม

5) ภาครัฐควรส่งเสริมผู้ประกอบการไทยให้ไปลงทุนในตลาดต่างประเทศมากขึ้น โดยให้การสนับสนุนสิทธิประโยชน์และสิ่งจูงใจต่างๆ เช่น ยกเลิกการเก็บภาษีนำเข้าจากรายได้ในประเทศและจากต่างประเทศ เป็นต้น

6) ภาครัฐจำเป็นต้องศึกษาและทำความเข้าใจแผนการพัฒนาของจีนอย่างลึกซึ้ง และออกกฎระเบียบหรือกฎหมายเพื่อปกป้องผู้ประกอบการ และ/หรือแรงงานชาวไทย

6.2.3) ปัจจัยด้านต้นทุนพลังงาน

(1) บริบทการเปลี่ยนแปลง/สถานการณ์ของปัจจัย

น้ำมันเป็นต้นทุนในโลจิสติกส์ที่สำคัญเนื่องจากการขนส่งของไทยส่วนใหญ่เป็นการขนส่งทางถนน และราคาน้ำมันเป็นปัจจัยที่ประเทศไทยไม่สามารถควบคุมราคาได้ เนื่องจากประเทศไทยไม่สามารถผลิตได้เอง และในอนาคตราคาน้ำมันมีแนวโน้มเพิ่มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง โดยราคาน้ำมันดิบตาม Brent และ WTI คาดการณ์ว่า ในไตรมาสที่ 3 ของปี ค.ศ. 2011 ราคาน้ำมันอยู่ระหว่างที่ 95-110 เหรียญสหรัฐฯ ต่อบาร์เรล และจะเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องในไตรมาสที่ 4 ซึ่งอยู่ระหว่างที่ 100-115 เหรียญสหรัฐฯ ต่อบาร์เรล ส่วนในปี ค.ศ. 2012 ราคาน้ำมันจะเพิ่มขึ้นโดยเฉลี่ยอยู่ระหว่างที่ 114-124 เหรียญสหรัฐฯ ต่อบาร์เรล ในขณะที่ IEA ประมาณการอุปสงค์น้ำมันโลกในระยะ 5 ปีข้างหน้า (ปี ค.ศ. 2010-2015) ที่จะเพิ่มขึ้น 1.2 ล้านบาร์เรลต่อวัน หรือร้อยละ 1.3 และการบริโภคน้ำมันจะเพิ่มสู่ระดับ 95.3 ล้านบาร์เรลต่อวัน ในปี ค.ศ. 2016

นอกจากนี้ปัญหาด้านสิ่งแวดล้อมที่เกิดจากการใช้พลังงานในภาคการขนส่งนั้นยังทวีความรุนแรงอย่างต่อเนื่องและกลายเป็นข้อกั่วงวลในระดับโลก จึงทำให้การเตรียมการสำหรับการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม (Green Logistics) กลายเป็นกระแสและแนวโน้มที่มีบทบาทสำคัญมากขึ้น ซึ่งภาครัฐไทยควรให้ความสำคัญ โดยกระแสและแนวโน้มการพัฒนาโลจิสติกส์ของประเทศที่พัฒนาแล้วจะเน้นโลจิสติกส์ที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมด้วยการลดการขนส่งสินค้าทางรถบรรทุก และเพิ่มการขนส่งทางรถไฟและทางเรือให้มากขึ้น เพื่อลดมลภาวะต่างๆ

(2) ผลกระทบที่คาดว่าจะเกิดขึ้น

(2.1) โอกาส/ปัจจัยเชิงบวก

1) สภาพการณ์ราคาน้ำมันสูง อาจทำให้ผู้ประกอบการขนส่งไทยจำเป็นอย่างยิ่งที่จะต้องรวมกลุ่มกันเพื่อให้กลายเป็นผู้ประกอบการรายใหญ่ที่เข้มแข็ง มีอำนาจในการต่อรอง และสามารถแข่งขันกับผู้ประกอบการต่างชาติได้ นอกจากนี้การรวมกลุ่มยังจะเป็นประโยชน์ต่อการแลกเปลี่ยนข้อมูลการเดินทางรถบรรทุกระหว่างกัน เพื่อร่วมขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุกคันเดียวกัน เพื่อให้การใช้ประโยชน์จากการขนส่งด้วยรถบรรทุกเกิดผลสูงสุด (Optimization)

2) ปัจจัยด้านต้นทุนพลังงานที่มีแนวโน้มเพิ่มสูงขึ้นอย่างชัดเจน จะทำให้ภาครัฐเร่งผลักดันการพัฒนาระบบขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multimodal Transportation) ให้สำเร็จเป็นรูปธรรม เนื่องจากการขนส่งทางถนนเป็นหลักต้องพึ่งพาการใช้พลังงานซึ่งเป็นเหตุให้ต้นทุนโลจิสติกส์ของไทยสูง

(2.2) ความเสี่ยง/ภัยคุกคาม/ปัจจัยเชิงลบ

1) สภาพราคาน้ำมันที่สูงขึ้นอย่างต่อเนื่องทำให้ต้นทุนการขนส่งสินค้าของผู้ประกอบการไทยเพิ่มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง ซึ่งจะทำให้การขนส่งสินค้าของผู้ประกอบการทั้งชาวไทยและ

ต่างชาติที่อยู่ในประเทศไทยไม่สามารถแข่งขันกับผู้ประกอบการของประเทศเพื่อนบ้านได้ โดยเฉพาะในปี ค.ศ. 2013 ที่อุตสาหกรรมโลจิสติกส์จะเปิดเสรีในอาเซียน

2) เมื่อมีการเคลื่อนย้ายการลงทุนอย่างเสรีในปี ค.ศ. 2015 ผู้ประกอบการต่างชาติอาจย้ายฐานการผลิต หากเผชิญกับปัญหาอุปสรรคด้านระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยที่ไม่มีประสิทธิภาพ และทำให้ต้นทุนสูงขึ้น

3) จากการที่ประเทศไทยยังเน้นการขนส่งทางถนนเป็นหลัก ซึ่งนอกจากจะทำให้ต้นทุนโลจิสติกส์สูงแล้วจากราคาน้ำมันที่เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง ยังจะสร้างปัญหามลภาวะทางอากาศให้กับประเทศมากขึ้นด้วย ซึ่งหากประเทศไทยขาดการเตรียมการสำหรับการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม (Green Logistics) ที่ดี จะส่งผลกระทบต่อคุณภาพชีวิต และสุขภาพของประชาชนในประเทศ

(3) นัยยะต่อประเทศไทย

1) ประเทศไทยจำเป็นต้องวางแผนพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพของระบบโลจิสติกส์ โดยคำนึงถึงปัจจัยการเปลี่ยนแปลงด้านต้นทุนพลังงาน ควบคู่ไปกับปัจจัยด้านความเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม (Green Logistics)

2) คิดค้นและแสวงหาเทคโนโลยีและพลังงานทางเลือกที่เหมาะสม เพื่อลดการพึ่งพาการใช้พลังงาน ในขณะที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม

3) สนับสนุนการวิจัยและพัฒนาเทคโนโลยีใหม่สำหรับการขนส่งในอนาคตอย่างจริงจัง ขณะที่แสวงหาเทคโนโลยีและนวัตกรรมด้านโลจิสติกส์และการขนส่งจากต่างประเทศที่เพิ่มประสิทธิภาพ ลดการใช้พลังงาน ในขณะเดียวกันเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม เช่น ระบบขนส่งและจราจรอัจฉริยะ หรือ Intelligent Transport System (ITS) ระบบ ITS นั้นนอกจากจะช่วยแก้ปัญหาจราจรติดขัดแล้ว ยังรวมถึงการนำเทคโนโลยี ICT มาช่วยในการขนส่ง เช่น การขนส่งสินค้า หรือการขนส่งมวลชน และรวมไปถึงความอัจฉริยะที่ใส่เข้าไปในโครงสร้างพื้นฐานด้านการจราจรและตัวยานพาหนะเองอีกด้วย นอกจากนี้ ITS ยังส่งผลทางอ้อมต่อการลดและป้องกันอุบัติเหตุ การลดปัญหามลภาวะ และการประหยัดพลังงาน อย่างไรก็ตาม หน่วยงานของรัฐที่ทำหน้าที่ดูแล ITS โดยตรง ส่งเสริมการประสานงานระหว่างหน่วยงานที่ลงทุนกับนักวิชาการ และวางแผนร่วมกันระยะยาวในการนำ ITS มาใช้ให้ถูกทิศทางและเกิดประโยชน์สูงสุด

4) ศึกษาแนวโน้มเทคโนโลยีใหม่ในการบริหารจัดการโลจิสติกส์ เช่น การนำ Business Continuity Plan/Program (BCP) เข้ามาใช้ในระบบโลจิสติกส์ เพื่อให้มีแผนและระบบสำรองที่จะรองรับให้ระบบและกระบวนการดำเนินงานด้านโลจิสติกส์สามารถดำเนินงานต่อไปได้อย่างต่อเนื่องโดยไม่หยุดชะงัก แม้ในภาวะที่ประสบวิกฤตการณ์ต่างๆ หรือสถานการณ์ฉุกเฉินต่างๆ ที่ไม่คาดฝันจากทั้งความเสี่ยงจากภัยพิบัติทางธรรมชาติและความเสี่ยงจากทางการเมือง เช่น อุทกภัย เหตุการณ์ความไม่สงบจากการชุมนุมทางการเมือง BCP เป็นการวางแผนล่วงหน้าถึงความเสี่ยงที่จะเกิดขึ้นจากเหตุการณ์ที่ไม่คาดคิด และหาแนวทางที่จะลดผลกระทบหรือความรุนแรงจากเหตุการณ์ดังกล่าว เพื่อให้การดำเนินงานขององค์กรนั้นๆ เป็นไปอย่างราบรื่นและต่อเนื่อง ในขณะที่การบริหารจัดการวิกฤตการณ์ (Crisis Management) ก็มีความสำคัญเช่นกันโดยจะใช้เมื่อเหตุวิกฤต หรือสิ่งที่ไม่คาดฝันได้เกิดขึ้นแล้ว หากองค์กรมี BCP ที่ดีย่อมจะ

ลดโอกาสที่จะต้องใช้ Crisis Management ดังนั้นภาครัฐจึงควรเล็งเห็นความสำคัญในการนำเทคโนโลยีใหม่ เช่น BCP และ Crisis Management มาปรับใช้ในการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ ซึ่งจะเป็แผนรับมือความเสี่ยงในกรณีที่เกิด Supply Chain Disruption และรองรับสถานการณ์ต่างๆ ที่ไม่คาดฝันได้อย่างมีประสิทธิภาพและทันทั่วถึง เพื่อลดผลกระทบที่จะเกิดขึ้นต่อประเทศให้น้อยที่สุด

5) ศึกษาเงื่อนไขด้านกฎระเบียบ มาตรการหรือข้อบังคับระดับสากลที่จะส่งผลกระทบต่อรูปแบบการขนส่งและการวางแผนโลจิสติกส์ในภาพรวม เช่น กฎระเบียบเกี่ยวกับ Emission ที่ส่งผลกระทบต่อโลจิสติกส์และการขนส่งระหว่างประเทศของไทย ในขณะที่ปรับกฎหมายของไทยให้ครอบคลุมประเด็นความเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม และบังคับใช้กฎหมายอย่างจริงจัง เช่น มาตรการในการตรวจสอบและควบคุมการปลดปล่อยมลพิษทางอากาศในสาขาการคมนาคมและขนส่ง เป็นต้น

6) เร่งส่งเสริมและผลักดันการพัฒนาระบบขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multimodal Transportation) ให้สำเร็จเป็นรูปธรรม เนื่องจากการขนส่งทางถนนเป็นหลักต้องพึ่งพาการใช้พลังงานซึ่งเป็นเหตุให้ต้นทุนโลจิสติกส์ของไทยสูงและปัญหาด้านสิ่งแวดล้อมเพิ่มขึ้น

7) ผู้ประกอบการขนส่งรายเล็กของไทยควรรวมกลุ่มกันเพื่อให้เป็นผู้ประกอบการรายใหญ่ที่เข้มแข็ง มีอำนาจในการต่อรอง และสามารถแข่งขันกับผู้ประกอบการขนส่งต่างชาติได้

6.2.4) ปัจจัยภายนอกอื่นๆ

6.2.4.1) โครงการพัฒนาท่าเรือน้ำลึกและนิคมอุตสาหกรรมเมืองทวาย สหภาพพม่า

(1) บริบทการเปลี่ยนแปลง/สถานการณ์ของปัจจัย

เมื่อวันที่ 29 มิถุนายน พ.ศ. 2553 คณะรัฐมนตรีมีมติเห็นชอบแนวทางที่จะสนับสนุนโครงการพัฒนาท่าเรือน้ำลึกและนิคมอุตสาหกรรมเมืองทวาย สหภาพพม่า (Dawei Deep Sea Port & Industrial Estate Project) ซึ่งมีศักยภาพในการพัฒนา ทั้งในด้านกายภาพและการพัฒนาพื้นที่หลังท่าให้สามารถรองรับการขยายฐานอุตสาหกรรมของไทยระยะยาว โดยเฉพาะอุตสาหกรรมปิโตรเคมี เหล็กและเหล็กกล้า และยานยนต์ และมีศักยภาพที่จะเชื่อมโยงโครงข่ายการขนส่งในระดับภูมิภาคได้อย่างมีประสิทธิภาพ

พื้นที่โครงการตั้งอยู่ที่ทิศตะวันตกเฉียงใต้ของสหภาพพม่า ห่างจากเมืองทวาย ประมาณ 30 กิโลเมตร ครอบคลุมพื้นที่ถึง 400,000 ไร่ หรือ 250 ตารางกิโลเมตร ประกอบด้วย ท่าเรือน้ำลึก 2 ท่า ส่วนที่เป็นนิคมอุตสาหกรรม ส่วนที่พักอาศัย ส่วนราชการ และส่วนอำนวยความสะดวกต่างๆ รวมทั้งมีพื้นที่ริมทะเลเป็นแนวหาดทรายมีความยาวมากกว่า 12 กิโลเมตร

เมื่อวันที่ 2 พฤศจิกายน พ.ศ. 2553 บริษัท อิตาเลียน-ไทย ดีเวลล็อปเมนต์ จำกัด (มหาชน) หรือ ITD ได้ร่วมลงนามในกรอบข้อตกลงกับ การท่าเรือแห่งสหภาพพม่า สังกัดกระทรวงคมนาคม

เพื่อดำเนินการพัฒนาโครงการท่าเรือน้ำลึกทวาย นิคมอุตสาหกรรม และเส้นทางคมนาคมเชื่อมโยงระหว่างประเทศไทยกับสหภาพพม่า ซึ่งบริษัทฯ เป็นผู้ได้รับสัมปทานในการพัฒนาโครงการ ประกอบด้วย

- 1) ท่าเรือน้ำลึก
- 2) นิคมอุตสาหกรรม และอุตสาหกรรมขนาดใหญ่ อาทิ โรงเหล็ก โรงปุ๋ยโรงไฟฟ้า และสาธารณูปโภคอื่นๆ
- 3) เส้นทางคมนาคม ได้แก่ ถนน ทางรถไฟ และท่อส่งน้ำมันและก๊าซธรรมชาติ เชื่อมระหว่างเมืองทวาย สหภาพพม่า กับประเทศไทยที่บ้านพุน้ำร้อน จังหวัดกาญจนบุรี
- 4) ที่พักอาศัย ศูนย์การค้า ศูนย์การท่องเที่ยว และรีสอร์ท

โครงการพัฒนาท่าเรือน้ำลึกและนิคมอุตสาหกรรมเมืองทวาย สหภาพพม่า มีแนวทางการพัฒนาดังนี้

1) พัฒนาโครงข่าย Westgate Land Bridge โครงการเส้นทางทวาย-พุน้ำร้อน และท่าเรือทวาย สหภาพพม่า เป็นโครงการก่อสร้างเส้นทางเชื่อมโยงชายฝั่งทะเลตะวันตก-ทวาย-พุน้ำร้อน-กาญจนบุรี-แหลมฉบัง ภายใต้ความร่วมมือของรัฐบาลไทยกับรัฐบาลพม่า ซึ่งมีการลงนามเมื่อวันที่ 17 สิงหาคม 2551 ระหว่างเมืองทวาย ซึ่งเป็นจังหวัดหนึ่งในมณฑลตะนาวศรี ประกอบด้วย จังหวัดทวาย มะริด และเกาะสอง กับ จังหวัดกาญจนบุรี ที่บ้านพุน้ำร้อน อำเภอบ้านเก่า เป็นโครงการความร่วมมือในการก่อสร้างถนน 8 ช่องจราจร ระยะทาง 160 กิโลเมตร จากเมืองทวายมายังบ้านพุน้ำร้อน จังหวัดกาญจนบุรี โดยบริษัทอิตาเลียน-ไทย ดีเวลอปเม้นท์ จำกัด ระยะเวลาดำเนินโครงการตั้งแต่ ปี 2554-2558 พื้นที่เหมาะสมในการก่อสร้างท่าเรือน้ำลึก ตั้งอยู่ที่ ตำบลนาบูเร อยู่ห่างจากตัวจังหวัดทวาย 10 กม. มีพื้นที่หน้าหาดลึก 13 เมตร หากสร้าง Bridge ระยะทาง 5 กม. ยื่นในทะเล จะได้น้ำลึกเกิน 18-20 เมตร สามารถรองรับเรือขนาด Super Tanker 300,000 dwt เข้าเทียบท่าได้ และเป็นเส้นทางที่สั้นที่สุด โดยตัดถนนจากทิศตะวันตกมาทางทิศตะวันออก สู่ช่องทางบ้านพุน้ำร้อน อำเภอบ้านเก่า จังหวัดกาญจนบุรี ซึ่งจะเป็น Westgate Land Bridge จากชายฝั่งทะเลตะวันตกสู่ฝั่งตะวันออก เชื่อมโยงระหว่างฝั่งอันดามันสู่อ่าวไทย

2) ดำเนินงานโครงการก่อสร้างถนนทวาย-พุน้ำร้อน และการพัฒนาพื้นที่ก่อสร้างท่าเรือทวาย ได้มีการลงนาม MOU ระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทย กับ รัฐบาลสหภาพพม่า ในการร่วมพัฒนาโครงการพัฒนาท่าเรือน้ำลึกและนิคมอุตสาหกรรมเมืองทวาย สหภาพพม่า รวมทั้งถนนเชื่อมต่อทวายกับชายแดนไทย เมื่อวันที่ 19 พฤษภาคม 2551 โดยบริษัท อิตาเลียน-ไทย ดีเวลอปเม้นท์ จำกัด (มหาชน) ได้ทำบันทึกความเข้าใจกับการท่าเรือแห่งสหภาพพม่า เพื่อทำการสำรวจและศึกษาโครงการท่าเรือน้ำลึกและนิคมอุตสาหกรรม เมืองทวาย สหภาพพม่า เมื่อวันที่ 12 มิถุนายน 2551 คาดว่าโครงการจะแล้วเสร็จในปี พ.ศ. 2556

3) พัฒนาเส้นทางถนนเชื่อมโยงระหว่างบ้านพุน้ำร้อน จังหวัดกาญจนบุรี กับเมืองทวาย สหภาพพม่า ซึ่งมีหลายเส้นทาง ได้แก่

- (1) เส้นทาง บ้านพุน้ำร้อน - ตำบลบ้านเก่า - เมืองปีล๊อค - ช่องเขย่ง

- (2) เส้นทางด้านเจดีย์สามองค์ - สังขละบุรี - เมืองพญาดองชู - เมืองเยห์ - เมืองกะแห่ง
อ่อง - ทวาย เส้นทางนี้ยังไม่มี การสร้างเส้นทาง เนื่องจากยังมีปัญหา กับชนกลุ่มน้อย
ในเมืองยะวะดี ซึ่งเป็นอุปสรรค ในการสร้างถนน
- (3) เส้นทางอำเภอไทรโยค - ด่านบ้องตี้ - เมืองเจ้าโตง - เมืองเฮงดา - เมืองทวาย
เส้นทางนี้เป็นเส้นทางที่เข้าประเทศไทยสั้นที่สุด ที่ด่านบ้องตี้ อำเภอไทรโยค แต่อ้อม
เขาตะนาวศรีมากกว่าด่านบ้านพุน้ำร้อน

ส่วนเส้นทางจากจังหวัดกาญจนบุรีถึงพุน้ำร้อน ระยะทาง 60 กม. อยู่ในแผนการก่อสร้างของ
กระทรวงคมนาคมแล้ว ยังขาดระยะทางอีก 600 เมตร ซึ่งยังต้องปักปันเขตแดนกับสหภาพพม่าตามแนวสัน
ปันน้ำ เส้นทางในสหภาพพม่าจะผ่านช่องเขาตะนาวศรี - แม่น้ำตะนาวศรี - หมู่บ้านเตาตลง - บ้านพุน้ำ
ร้อน

การพัฒนาท่าเรือน้ำลึกทวายยังสอดรับในโครงการเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจในกรอบความ
ร่วมมืออนุภูมิภาคกลุ่มน้ำโขง (Greater Mekong Sub-region: GMS) ตามกรอบความร่วมมือยุทธศาสตร์การ
พัฒนาพื้นที่เศรษฐกิจ (Economic Corridor) ซึ่งเป็นการพัฒนาแบบองค์รวมในพื้นที่ที่มีศักยภาพตาม
เส้นทางพัฒนา 3 แนวทาง คือ (1) ระเบียงเศรษฐกิจแนวตะวันออก-ตะวันตก (East-West Economic
Corridor: EWEC ระหว่างเมืองดานัง เวียดนาม - เมืองเมาะละแหม่ง พม่า (2) ระเบียงเศรษฐกิจแนวใต้
(Southern Economic Corridor: SEC ระหว่างนครโฮจิมินห์ เวียดนาม - เมืองทวาย พม่า) รวมทั้งยัง
สามารถเชื่อมโยงกับ (3) เส้นทางระเบียงเศรษฐกิจแนวเหนือ-ใต้ (North-South Economic Corridor:
NSEC ระหว่างนครคุนหมิง จีนตอนใต้-กรุงเทพฯ)

(2) ผลกระทบที่คาดว่าจะเกิดขึ้น

(2.1) โอกาส/ปัจจัยเชิงบวก

1) โครงการท่าเรือน้ำลึกและนิคมอุตสาหกรรมเมืองทวาย จะเสมือนเป็นประตู
เศรษฐกิจ (Gateway) แห่งใหม่ของโลกตะวันออกและตะวันออก มีศักยภาพในการเชื่อมโยงทางเศรษฐกิจโดย
จะเป็น New Land Bridge ของเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ และจะช่วยเสริมศักยภาพของประเทศไทยในการ
เป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ในภูมิภาคเอเชีย อีกทั้งจะเป็นจุดยุทธศาสตร์ที่สำคัญในการกระจายสินค้าในระดับ
โลก สามารถเชื่อมโยงตลาดยุโรป แอฟริกา ตะวันออกกลาง และเอเชียใต้ ทางมหาสมุทรอินเดียและทะเล
อันดามัน ซึ่งจะเป็นช่องทางการขยายโอกาสและผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจร่วมกันระหว่างประเทศไทยและ
สหภาพพม่า ตลอดจนก่อให้เกิดการขยายตัวทางการค้า การลงทุน และเศรษฐกิจครั้งสำคัญในภูมิภาค
อาเซียนให้เจริญเติบโตในระยะยาวต่อไป

2) โครงการท่าเรือน้ำลึกเมืองทวายฯ ถือเป็นศูนย์กลางระบบโลจิสติกส์และการค้า
ขนาดใหญ่ของภูมิภาค เชื่อมโยงการขนส่งและการค้าระหว่างประเทศในกลุ่มเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ และ
ประเทศในแถบทะเลจีนใต้ ผ่านทะเลอันดามัน ไปสู่มหาสมุทรอินเดีย ซึ่งเป็นเส้นทางที่สามารถส่งสินค้าทาง
น้ำทั้งขาไปและขากลับ ผ่านไปสู่กลุ่มประเทศตะวันออกกลาง ทวีปยุโรป และทวีปแอฟริกา ซึ่งจะช่วย

ประหยัดต้นทุนและระยะเวลาในการขนส่งได้อย่างมีนัยสำคัญ ซึ่งแต่เดิมสินค้าที่ส่งไปยุโรป แอฟริกา หรือ ตะวันออกกลางจะต้องผ่านทางช่องแคบมะละกา ใช้ระยะเวลานาน 16-18 วัน หากทำเรือน้ำลึกทวายแล้วเสร็จจะช่วยย่นระยะเวลาการขนส่ง หากขนส่งจากทะเลจีนใต้มายังทะเลอันดามัน หรือจากเวียดนามมายังพม่าจะใช้เวลาเพียง 6 วัน ทำให้ช่วยลดระยะทางการขนถ่ายสินค้า และลดค่าใช้จ่ายในการกระจายสินค้าได้มากขึ้น สำหรับประเทศไทย ท่าเรือน้ำลึกทวายจะเป็นประตูเศรษฐกิจบานใหม่ที่เชื่อมระหว่างท่าเรือน้ำลึกทวาย กับท่าเรือแหลมฉบัง ดังนั้น สินค้าต่างๆ ไม่ว่าจะเป็นจากยุโรป แอฟริกา ตะวันออกกลาง เอเชียใต้ ย่อมจะผ่านท่าเรือน้ำลึกทวายออกสู่ท่าเรือแหลมฉบัง โดยใช้ระยะเวลาเพียง 1 วัน เท่านั้น และสามารถส่งผ่านไปยังประเทศจีน เกาหลี ญี่ปุ่น หรือประเทศในแถบแปซิฟิก

3) พื้นที่โครงการทั้งหมด 250 ตารางกิโลเมตรถูกกำหนดเป็น Economic Free Zone เช่นเดียวกับ ดุไบ เซี่ยงไฮ้ และเซินเจิ้น สามารถครอบคลุมให้ประโยชน์ทั้งสองฝั่ง ฝั่งตะวันตกตั้งแต่อินเดีย ปากีสถาน ตะวันออกกลาง ไปถึงแอฟริกา มาดากัสการ์ และทวาย อุตสาหกรรมทุกขนาดจะเอื้อประโยชน์ร่วมกัน ซึ่งจะมีขนาดอุตสาหกรรมใหญ่กว่านิคมอุตสาหกรรมแหลมฉบัง และนิคมอุตสาหกรรมมาบตาพุด รวมกันถึงสิบเท่า นิคมอุตสาหกรรมจะถูกสร้างคู่ขนานไปกับระบบสาธารณูปโภค โดยการลงทุนก่อสร้างในลักษณะร่วมทุนจากนักลงทุนทั่วโลก โดยไม่ใช้งบประมาณจากรัฐบาลทั้งสองประเทศ นอกจากนั้น พื้นที่หลังท่าเรือทวายและบริเวณโดยรอบสามารถเป็นแหล่งสำคัญอีกแห่งหนึ่งในการดึงดูดการลงทุนจากต่างประเทศ

4) การพัฒนาพื้นที่หลังท่าด้วยการจัดตั้งศูนย์อุตสาหกรรม (Industrial Complex Zone) อุตสาหกรรมไทยจะสามารถย้ายฐานการผลิต และใช้พม่าเป็นฐานการส่งออกได้

5) ช่วยลดระยะทางในการขนส่งน้ำมันดิบจากตะวันออกกลางโดยเฉพาะจากท่าเรือเจดดาห์ มาสู่ท่าเรือทวาย น้ำมันทั้งหมดจะถูกขนถ่ายขึ้นมานบนนิคมอุตสาหกรรม โดยไม่ต้องแล่นผ่านช่องแคบมะละกา ส่วนหนึ่งใช้ในการผลิต กลั่น แยก และผลผลิตจะถูกส่งผ่านท่อเข้าสู่ประเทศไทยด้านชายแดนพุน้ำร้อน โครงการพัฒนาท่าเรือทวาย จะทำให้สามารถลดระยะทางและเวลาในการเดินทางมาถึงด้านอินโดจีนได้ถึง 5 วัน เนื่องจากท่าเรือทวายมีน้ำลึกมาก จึงทำให้เรือขนน้ำมันขนาดใหญ่ 300,000 ตันสามารถจอดท่าฝั่งได้ไม่เกิน 5-10 กม. สามารถขนถ่ายน้ำมันมาใช้บนฝั่งได้ และน้ำมันจะถูกส่งไปอินโดจีนและสาธารณรัฐประชาชนจีน

6) การขนถ่ายน้ำมันจากท่าเรือทวาย จังหวัดกาญจนบุรี สามารถส่งผ่านทางรถไฟสู่ประเทศไทย อีกส่วนมุ่งไปภาคเหนือของพม่าทางเมืองมณฑลเย-ลาโซในรัฐฉาน-เมืองกืตขาย-เมืองเตียงงา-ด่านเจดีย์-ด่านมูเซ ซึ่งเป็นด่านพรมแดนพม่าเข้าสู่จีนที่ด่านเจดีย์ กับเมืองลู่ลี่ไปถึงนครคุนหมิง มณฑลยูนนานของสาธารณรัฐประชาชนจีน

7) โรงกลั่นน้ำมันในไทยจะได้น้ำมันที่มีราคาถูกกว่า ไม่ว่าจะเป็นผ่านเข้าประเทศใดก็ตามเรือสินค้าจากท่าเรือแหลมฉบังไม่จำเป็นต้องอ้อมไปสิงคโปร์ ซึ่งจะช่วยย่นระยะทางในการขนถ่ายสินค้า แต่เรือสินค้าสามารถใช้ท่าเรือแหลมฉบัง มาบตาพุด และทวายแทน ซึ่งประเทศไทยจะได้รับประโยชน์ในการประหยัดค่าขนส่ง ส่งผลให้ได้สินค้าราคาถูก

8) โครงการท่าเรือทวายฯ สามารถเชื่อมโยงประเทศไทยกับประเทศจีนทางรถไฟ จากแนวคิดการร่วมทุนของ บริษัทอิตาเลียน-ไทย ดีเวลลอปเม้นท์ จำกัด (มหาชน) ที่จะสร้างเป็น Port City ประกอบด้วย ท่าเรือขนาดใหญ่ มีโครงข่ายถนน รถไฟ ท่อส่งน้ำมัน และศูนย์อุตสาหกรรม จะใช้เงินลงทุน

มหาศาลมากกว่า 300,000 ล้านบาท นอกจากจะมีแนวนอนเชื่อมประเทศไทยแล้ว ยังมีเส้นทางรถไฟที่เชื่อมกับประเทศจีน การขนส่งทางรถไฟจะมีระยะทาง 1,700 กม. สู่เมืองลูยี้ - เมืองต้าหลี่ - มณฑลคุนหมิงของจีน ซึ่งเป็นโครงการลงทุนครั้งใหญ่ของโลก จีนให้การลงทุนสร้างทางรถไฟในสภาพพม่าแทนเส้นทางเดิมสมัยที่สหราชอาณาจักรสร้างให้ จนถึงด่านมุเซของพม่า ได้แก่ (1) เส้นทางด่านมุเซ - แสนหวี - เมืองมันทเล่ย์ เมืองมิตรา - นครเนปิดอร์ (2) เส้นทางแยกเมืองพะโคหรือหงสาวดี - เมืองย่างกุ้ง และ (3) เส้นทางแยกจากชุมทางพะยาอี้ - มะละแหม่ง - เมืองเยห์ - เมืองทวาย

9) ท่าเรือทวายและท่าเรือแหลมฉบังจะเสริมและสอดคล้องการเชื่อมโยงการขนส่งระหว่างกัน โดยท่าเรือทวายเป็นท่าเรือที่มีบทบาทสำคัญในการรองรับและสนับสนุนการส่งออกสินค้าของไทยจากฝั่งทะเลอันดามัน ในขณะที่ท่าเรือแหลมฉบังจะยังคงมีบทบาทสำคัญในการรองรับการส่งออกสินค้าของไทยจากฝั่งอ่าวไทย

10) ปริมาณหรือมูลค่าการค้าระหว่างประเทศไทยกับสหภาพพม่าจะมีแนวโน้มเพิ่มสูงขึ้น เนื่องจากท่าเรือทวายจะช่วยสนับสนุนให้เศรษฐกิจของสหภาพพม่าดีขึ้น และจากการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจนี้ จะทำให้ประชากรในสหภาพพม่ามีกำลังการซื้อมากขึ้น

11) ท่าเรือทวายจะเป็นประตูทางเศรษฐกิจใหม่ที่สำคัญที่เปิดสู่โลกตะวันตก โดยมีการคาดการณ์ว่า ในอีก 30 ปีข้างหน้า ทางซีกโลกตะวันตกของประเทศไทยจะเป็นแหล่งความเจริญใหม่ โดยเฉพาะทวีปแอฟริกาจะกลายเป็นทวีปที่มีความสำคัญต่อเศรษฐกิจโลก ซึ่งจะมีอัตราการเติบโตทางเศรษฐกิจสูงเหมือนเช่นทวีปเอเชียและประเทศจีนในปัจจุบัน

(2.2) ความเสี่ยง/ภัยคุกคาม/ปัจจัยเชิงลบ

1) โครงการท่าเรือน้ำลึกทวายยังต้องรอการพิสูจน์ เนื่องจากยังอยู่ในช่วงระยะเริ่มต้นของการพัฒนาเท่านั้น ต้องอาศัยระยะเวลานานพอสมควรซึ่งไม่ต่ำกว่า 10 ปี โครงการฯ จึงจะแล้วเสร็จสามารถมองเห็นภาพได้อย่างชัดเจนเป็นรูปธรรม

2) มีอุปสรรคบางประการที่เป็นความเสี่ยงภายในจากปัญหาการเมืองและชนกลุ่มน้อยของพม่าที่เรื้อรังยืดเยื้อมาตั้งแต่ในอดีต และนโยบายของรัฐบาลพม่าที่ยังไม่มีความชัดเจนและแน่นอนหลังจากที่ปิดประเทศมานาน รวมทั้งประเทศพม่ายังไม่มีความพร้อมเรื่องโครงสร้างพื้นฐานมากนัก

3) ปัจจัยเสี่ยงด้านความไม่มั่นคงทางเศรษฐกิจและสังคมตามมาหลังจากโครงการฯ แล้วเสร็จ เนื่องจากมีความเป็นไปได้สูงมากที่จะมีการใช้แรงงานจากฝั่งพม่ามากขึ้น

4) ยังไม่มีความชัดเจนเกี่ยวกับกลุ่มผู้ลงทุนว่าจะไปลงทุนที่ประเทศใด ซึ่งทำให้ไม่ทราบว่าจะประเทศไทยจะถูกเลือกในการลงทุนหรือไม่ เมื่อท่าเรือน้ำลึกทวายสร้างแล้วเสร็จ โดยเฉพาะจีนมีแนวโน้มความได้เปรียบด้านโลจิสติกส์มากกว่าไทยเนื่องจากเส้นทางเชื่อมระหว่างตะวันตกและตะวันออกก่อนที่จะลงมาไทยแล้วกระจายไปตามฝั่งทะเล ดังนั้นจึงเป็นไปได้ว่า นักธุรกิจมีแนวโน้มที่จะไปลงทุนในลาว เวียดนาม สิงคโปร์ มากกว่าไทย เนื่องจากไทยมีปัจจัยเสี่ยงหลายประการที่ไม่ดึงดูดการลงทุนมากนัก ทั้งด้านเสถียรภาพทางการเมือง ความเสี่ยงทางการเมืองจากการชุมนุม ภัยพิบัติทางธรรมชาติ ดังนั้นเป็นไปได้ว่าพม่าจะได้รับประโยชน์มากที่สุดในการสร้างท่าเรือน้ำลึกทวาย รวมทั้งจีน

(3) ข้อเสนอแนะ

1) ประเทศไทยควรต้องมีการเตรียมความพร้อมที่ดี และสานต่อการดำเนินการจากรัฐบาลชุดที่แล้วอย่างต่อเนื่อง โดยวางแนวทางการพัฒนาอย่างชัดเจน ไม่ว่าจะเป็นการพัฒนาเชิงพื้นที่ การลงทุนและพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์ และการพัฒนาบุคลากร เพื่อรองรับการเติบโตในระยะยาว รวมทั้งควรวางแผนและออกมาตรการในการรองรับต่อปัจจัยเสี่ยงต่างๆ ที่อาจจะเกิดขึ้นในอนาคต เช่น ปัญหาความไม่มั่นคงทางการเมือง เศรษฐกิจและสังคมของสหภาพพม่า ปัญหาด้านแรงงานต่างด้าวจากพม่า เป็นต้น

2) นำแนวทางการพัฒนาท่าเรือน้ำลึกทวายมาเป็นกรอบในการกำหนดยุทธศาสตร์และแนวทางการสร้างความร่วมมือกับประเทศเพื่อนบ้าน รวมทั้งประเทศสมาชิกอาเซียน

3) ผลักดันการจัดทำแผนปฏิบัติการพัฒนาอุตสาหกรรมภูมิภาคที่มีเป้าหมายผลักดันให้เกิดเขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดนในพื้นที่จังหวัดกาญจนบุรี ให้สำเร็จเป็นรูปธรรม โดยสานต่อจากรัฐบาลชุดที่แล้ว เนื่องจากหากมีการจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษขึ้น ด้านพุน้ำร้อนจะมีศักยภาพในการพัฒนาเป็นเขตประกอบการอุตสาหกรรมเพื่อการส่งออก เพื่อสร้างกิจกรรมทางเศรษฐกิจ

4) เร่งพัฒนาเส้นทางการขนส่งสินค้าเชื่อมโยงระหว่างท่าเรือน้ำลึกทวาย ท่าเรือแหลมฉบัง และประเทศอื่นในภูมิภาค เพื่อให้ไทยเป็นศูนย์กลางการขนส่งและโลจิสติกส์ของภูมิภาค

5) จัดตั้งศูนย์กระจายสินค้า เพื่อทำการรวบรวมและกระจายสินค้าไปยังภูมิภาคต่างๆ อันจะสามารถเชื่อมโยงตลาดยุโรป แอฟริกา ตะวันออกกลาง และเอเชียใต้ มาทางมหาสมุทรอินเดีย และทะเลอันดามัน

6) จัดทำแนวทางและมาตรการส่งเสริมบทบาทภาคเอกชนไทยให้มีส่วนร่วมในการพัฒนาท่าเรือน้ำลึกทวายและพื้นที่อุตสาหกรรมตามโครงการฯ ซึ่งจะช่วยขยายโอกาสการสร้างความร่วมมือในการพัฒนาเศรษฐกิจในภูมิภาค

7) เร่งสร้างและพัฒนาผู้ประกอบการไทยให้มีขีดความสามารถในการแข่งขัน และส่งเสริมให้ขยายการลงทุนในพื้นที่ดังกล่าวโดยเฉพาะอุตสาหกรรมส่งออกของไทย รวมทั้งส่งเสริมผู้ประกอบการไทยให้รู้จักใช้ประโยชน์จากท่าเรือทวายและพื้นที่โดยรอบเพื่อประโยชน์สูงสุดต่อเศรษฐกิจของประเทศ

8) สร้างบรรยากาศให้เอื้อและพร้อมต่อการค้าและการลงทุนจากต่างประเทศ ในขณะที่ส่งเสริมนักลงทุนต่างชาติให้เข้ามาลงทุนในประเทศไทย ซึ่งไทยจะต้องแข่งขันกับประเทศในภูมิภาคนี้ในการดึงดูดนักลงทุนจากต่างประเทศให้ได้

6.2.4.2) โครงการก่อสร้างท่าเรือน้ำลึกปากบารา จังหวัดสตูล

(1) บริบทการเปลี่ยนแปลง/สถานภาพของปัจจัย

เมื่อวันที่ 29 มิถุนายน พ.ศ. 2553 คณะรัฐมนตรีมีมติมอบหมายให้กระทรวงคมนาคมรับไปพิจารณาทบทวนและปรับปรุงแบบโครงการก่อสร้างท่าเรือน้ำลึกปากบารา จังหวัดสตูล ให้เป็นท่าเรือเอนกประสงค์รองรับการขนส่งสินค้าในพื้นที่ภาคใต้และสนับสนุนการท่องเที่ยวในพื้นที่ รวมทั้งในฐานะที่จะส่งเสริมให้ไทยเป็นศูนย์กลางขนส่งทางทะเลของภูมิภาค โดยให้ความสำคัญลำดับสูงกับการป้องกันผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม และการยอมรับของประชาชนในพื้นที่ ความพยายามผลักดันโครงการท่าเรือปากบารายังมีเป้าหมายเพื่อให้เป็นประตูการค้าทางซีกโลกตะวันตกหรือฝั่งทะเลอันดามัน และเป็นการขนส่งทางเรือไปสู่ประเทศตะวันออกกลาง แอฟริกา และยุโรป ซึ่งโครงการดังกล่าวมีเงินลงทุนสูงถึง 3 หมื่นล้านบาท เจ้าของโครงการคือ กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี กระทรวงคมนาคม ในปัจจุบันอยู่ระหว่างการศึกษาวิจัยความเป็นไปได้ของโครงการ และรอการสนับสนุนจากรัฐบาล

ที่ผ่านมากรมเจ้าท่าได้ทำการศึกษาความเหมาะสมโครงการก่อสร้างท่าเทียบเรือน้ำลึกปากบารา ตามยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ ในช่วงปี พ.ศ. 2547 - 2548 ดำเนินการออกแบบรายละเอียด และศึกษาจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมจากการพัฒนาโครงการ ซึ่งสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) ได้มีมติเห็นชอบในรายงานฯ เมื่อวันที่ 16 มิถุนายน 2552 และคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ มีมติเห็นชอบรายงานฯ เมื่อวันที่ 30 ตุลาคม 2552 โดยมีวัตถุประสงค์ในโครงการก่อสร้างท่าเรือน้ำลึกปากบารา ดังนี้

1. พัฒนาเส้นทางการค้าในเขตพื้นที่เศรษฐกิจ 5 จังหวัดชายแดนภาคใต้และจังหวัดใกล้เคียง เพื่อเป็นศูนย์เชื่อมโยงการขนส่งสินค้าทางเรือที่สำคัญไปยังท่าเรือของกลุ่มประเทศตะวันออกกลาง ท่าเรือในตะวันออกกลาง แอฟริกา และยุโรป
2. ลดการพึ่งพิงท่าเรือของประเทศเพื่อนบ้าน ก่อให้เกิดความมั่นคงทางเศรษฐกิจของประเทศ ลดการสูญเสียเงินตราต่างประเทศจากการเสียค่าธรรมเนียมและค่าใช้จ่ายท่าเรือ
3. สร้างประโยชน์เพิ่มให้กับระบบเศรษฐกิจของประเทศ โดยอาศัยความได้เปรียบทางสภาพภูมิศาสตร์ ซึ่งอยู่ใกล้กับเส้นทางเดินเรือหลัก (ช่องแคบมะละกา) ทำให้ประหยัดเวลาและต้นทุนการขนส่ง
4. พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อให้มีการเชื่อมโยงระบบการขนส่งอื่นๆ โดยทางบก (ถนนและรถไฟ) และเพิ่มประสิทธิภาพในการพัฒนาโครงข่ายเชื่อมโยงการขนส่งสินค้า และผู้โดยสารจากท่าเรือน้ำลึกแหลมฉะบับ-ท่าเรือน้ำลึกสงขลา-ท่าเรือปากบารา ด้วยการคมนาคมทางบกในลักษณะสะพานเศรษฐกิจ (Landbridge)

พื้นที่ท่าเรือปากบาราตั้งอยู่ชายฝั่งทะเลตะวันตกของภาคใต้ตอนล่าง ในเขตอุทยานแห่งชาติทางทะเลหมู่เกาะเภตรา ที่ตำบลปากน้ำ อำเภอลง จังหัดสตูล อยู่ส่วนบนของช่องแคบมะละกา ระหว่างส่วนเหนือของเกาะสุมาตรา และคาบสมุทรมลายู ห่างจากชายแดนประเทศมาเลเซียประมาณ 40 กม. ห่างจากตัวจังหวัดใกล้เคียงคือ จังหวัดสตูล ตรัง และสงขลา เป็นระยะทางประมาณ 50 100 และ 130 กิโลเมตรตามลำดับ ด้านใต้ของพื้นที่ตั้งท่าเรือเป็นเกาะตะรุเตา มีเกาะเขาใหญ่อยู่ทางด้านตะวันตก ซึ่งมีระดับน้ำลึก 15 กม. อยู่ห่างจากฝั่ง 5 กม. และยังสามารถบังคลื่นจากทิศตะวันตกได้ รวมทั้งมีชุมชนอยู่กระจายรอบพื้นที่ตั้งของท่าเรือ โดยแบ่งการพัฒนาท่าเรือเป็น 3 ระยะ คือ

1. ระยะที่ 1 สามารถรองรับสินค้า 825,000 ที.อี.ยู. ใช้ระยะเวลาดำเนินงานก่อสร้าง 60 เดือน ลักษณะเป็นเกาะซึ่งเกิดจากการถมทะเลพื้นที่ 292 ไร่ ขนาดกว้าง 430 เมตร ยาว 1,086 เมตร มีความยาวหน้าท่ารวม 750 เมตร ท่าเทียบเรือบริการ 220 เมตร ลานกองตู้สินค้า อาคารสำนักงาน ด้านซึ่งน้ำหนัก อาคารสินค้าขาเข้าและออก พร้อมระบบสาธารณูปโภค (รวมถึงระบบเตือนภัยสึนามิ) ร่องน้ำลึก 14 เมตร มีแอ่งกลับลำเรือ ขนาด 180 เมตร เชือกกันคลื่นยาว 1,700 เมตร และสะพานข้ามท่าเรือขนาด 4 เลน ยาว 4.50 กิโลเมตร พร้อมช่องเรือสัญจรและท่อนป้องกันแสดงเขตหวงห้าม รวมถึงพื้นที่สำหรับการเชื่อมต่อกับทางรถไฟเข้าสู่ท่าเรือในอนาคต (ซึ่งอาจเป็นการเชื่อมทางรถไฟจาก อำเภอกวนเนียง จังหวัดสงขลา หรือสถานีตรัง จังหวัดตรัง)
2. ระยะที่ 2 สามารถรองรับสินค้า 1,375,000 ที.อี.ยู. ช่วงระยะเวลาดำเนินการก่อสร้างระหว่างปี พ.ศ. 2560-2562 ประกอบด้วยการถมทะเล 240 ไร่ พร้อมขุดลอกร่องน้ำ เพื่อเพิ่มความยาวท่าเรืออีก 500 เมตร (รวมความยาวท่าเรือ 1,250 เมตร)
3. ระยะที่ 3 สามารถรองรับสินค้า 2,475,000 ที.อี.ยู. ช่วงระยะเวลาดำเนินการก่อสร้างระหว่างปี พ.ศ. 2564-2567 ประกอบด้วยการถมทะเล 450 ไร่ เพื่อเพิ่มความยาวท่าเรืออีก 1,000 เมตร (รวมความยาวท่าเรือ 2,250 เมตร และขยายร่องน้ำและแอ่งกลับลำเรือจากเดิม 180 เมตร เป็น 300 เมตร)

สรุปข้อมูลจำเพาะของท่าเรือปากบาราในระยะเวลาพัฒนาต่างๆ

ท่าเรือปากบารา	ระยะที่ 1	ระยะที่ 2	ระยะที่ 3
ร่องน้ำลึก (เมตร)	14	14	15
ความยาวท่าเทียบเรือ (เมตร)	750	1,250	2,250
ขนาดท่าเรือ (ไร่)	292	532	982
ความสามารถในการรองรับสินค้า (ล้าน ที.อี.ยู.)	0.825	1.375	2.475

ที่มา: สศช.

มูลค่าการลงทุนพัฒนาโครงการก่อสร้างท่าเรือน้ำลึกปากบารา รวม 3 ระยะ ประเมินการอยู่ที่ 37,479.788 ล้านบาท เป็นการลงทุนเฉพาะค่าก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานของท่าเรือ รวมเป็นเงิน 19,568.008 ล้านบาท ดังรายละเอียดแสดงตามตารางที่ 00

รายละเอียดงบประมาณการลงทุนก่อสร้างท่าเรือน้ำลึกปากบารา (หน่วย: ล้านบาท)

รายการ	ท่าเรือ อาคาร สาธารณูปโภค	เครื่องจักร อุปกรณ์	ทางรถไฟ (ความเียง-ปากบารา) (ระยะทาง 95 กม.)	การติดตามตรวจสอบ คุณภาพ สิ่งแวดล้อม ในช่วงดำเนินการ	รวม
ระยะที่ 1	9,736.430*	2,692.900	10,129.577	4.700	22,563.610
ระยะที่ 2	3,812.688	1,700.500	-	1.300	5,514.488
ระยะที่ 3	6,018.890	3,378.100	-	4.700	9,401.690
รวม	19,568.008	7,771.500	10,129.577	10.700	37,479.788

ที่มา: สศช.

*หมายเหตุ: ประเมินการระดับราคาค่าวัสดุก่อสร้างเพิ่มขึ้น โดยกรมเจ้าท่าได้ปรับปรุงโครงสร้างเพิ่มเติมตามที่ สำนักนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) เสนอ ประกอบด้วยการขยายต่อม่อสะพานและการขยายท่าเรือบริการ

(2) ผลกระทบที่คาดว่าจะเกิดขึ้น

(2.1) โอกาส/ปัจจัยเชิงบวก

1) ท่าเรือน้ำลึกปากบาราจะเป็นท่าเรือสำคัญทางฝั่งทะเลตะวันตกหรือฝั่งทะเลอันดามัน จะเป็นประตูการค้าด้านตะวันตกสู่ยุโรป ตะวันออกกลาง และแอฟริกา ซึ่งตั้งอยู่ในจุดที่เหมาะสม ในการที่จะรองรับการขยายตัวของภาคการผลิต และสอดคล้องกับนโยบายให้ประเทศไทยเป็น ศูนย์กลางทางพาราโลกซึ่งเป็นยุทธศาสตร์สำคัญของหลายจังหวัดภาคใต้

2) ท่าเรือปากบาราจะทำให้เกิดการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบเชื่อมโยงระหว่างฝั่งทะเลอันดามันและฝั่งอ่าวไทย ซึ่งจะช่วยส่งเสริมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมของภาคใต้

3) ท่าเรือปากบาราจะมีความสำคัญในการดึงสินค้าจากจีนตอนใต้มาส่งออกไปยังทวีปยุโรปโดยผ่านประเทศไทย

4) ท่าเรือปากบาราจะเป็นท่าเรือหลักที่จะแข่งขันกับท่าเรือปีนัง และท่าเรือ Port Klang ของมาเลเซีย เนื่องจากพาราของไทยเกือบร้อยละ 15 ใช้บริการของท่าเรือปีนังเพื่อส่งมอบให้กับเมืองท่าปลายทางทั้งฮ่องกง และกวางโจว ซึ่งท่าเรือปีนังอยู่ทางชายฝั่งทะเลตะวันตก ต้องอ้อมสิงคโปร์ ซึ่งระยะทางจะไกลกว่าไทยมาก

อย่างไรก็ดี โอกาสหรือปัจจัยเชิงบวกดังกล่าวจะเกิดขึ้นได้ขึ้นอยู่กับความพร้อมที่ดี โดยภาครัฐจะต้องมีการศึกษาเชิงลึกถึงความเป็นไปได้ ศักยภาพ ตลาด ผลกระทบหรือประโยชน์ที่จะได้รับจากโครงการก่อสร้างท่าเรือปากบาราอย่างรอบคอบและจริงจัง

(2.2) ความเสี่ยง/ภัยคุกคาม/ปัจจัยเชิงลบ

1) ท่าเรือปากบาราอาจจะไม่ใช่ท่าเรือที่เหมาะสมที่จะรองรับสินค้าจากภาคใต้ของไทย สินค้าส่งออกหลักของภาคใต้คือ ยางพารา และผู้นำเข้าหลักคือ เมืองท่าปลายทางทั้งประเทศ สาธารณรัฐประชาชนจีน ฮองกงและประเทศญี่ปุ่น รวมกันกว่าร้อยละ 70 ซึ่งโดยหลักการแล้ว ประเทศปลายทางเหล่านี้อยู่ทางทะเลฝั่งตะวันออกคือ มหาสมุทรแปซิฟิก ซึ่งผู้ส่งออกไทยน่าจะใช้การขนส่งผ่านท่าเรือสงขลาหรือท่าเรือแหลมฉบังจึงน่าจะเหมาะสมกว่า หรือการสร้างท่าเรือสงขลา แห่งที่ 2 ทางฝั่งทะเลอ่าวไทยน่าจะเหมาะสมกว่าในการรองรับสินค้าส่งออกจากภาคใต้ของไทย อีกทั้งท่าเรือสงขลายังมีศักยภาพในการพัฒนาเชื่อมโยงการขนส่งจากฝั่งอ่าวไทยกับฝั่งอันดามัน

2) ความคิดสนับสนุนการสร้างท่าเรือปากบาราที่มีการวางแผนไว้ว่า จะมีการเชื่อมท่าเรือปากบารากับท่าเรือสงขลาด้วย Land Bridge หรือทางรถไฟ (ซึ่งใช้งบประมาณกว่า 10,000 ล้านบาท) เพื่อเชื่อมโยงทะเลอันดามันกับอ่าวไทยนั้น จะทำให้เพิ่มค่าใช้จ่ายในการขนถ่าย/เคลื่อนย้ายสินค้า (Double Handling Costs) เนื่องจากต้องขนถ่าย-เคลื่อนย้ายสินค้าหลายครั้งหรือหลายต่อ โดยต้องขนสินค้าจากท่าเรือปากบาราไปต่อด้วยรถไฟด้วยระยะทางกว่า 100 กิโลเมตร และจากรถไฟลงเรือที่ท่าเรือสงขลา ซึ่งจะเป็นการเพิ่มภาระต้นทุนให้แก่ผู้ประกอบการและยังเพิ่มระยะเวลาในการขนส่งสินค้าอีกด้วย เพราะหากเรือต้องแล่นผ่านช่องแคบมะละกา จะต้องเสียเวลาเดินทาง 2-3 วัน ดังนั้นนโยบายที่ภาครัฐต้องกำหนดในการช่วยลดภาระค่าใช้จ่าย ได้แก่ การลดค่าระวางเรือสำหรับเรือลำเลียงสินค้าที่แหลมฉบังร้อยละ 20 (จาก 171 เหลือ 137 บาท/ตัน) และที่สงขลาแห่งที่ 2 ร้อยละ 50 (จาก 171 เหลือ 86 บาท/ตัน) รวมถึงการใช้นโยบายตรวจสอบสินค้าแบบรวดเร็วสำหรับสินค้าขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบเพื่อลดระยะเวลาในทางลงร้อยละ 50 (เวลาที่ใช้ที่ท่าเรือสงขลาแห่ง 2 จาก 48 เหลือ 24 ชม.) เป็นต้น

3) ความคิดสนับสนุนการสร้างท่าเรือปากบาราที่กล่าวกันว่า จีนตอนใต้ในมณฑลยูนนาน จะมีการเชื่อมทางรถไฟไปยังท่าเรือปากบารา (ระยะทางประมาณ 1,000 กว่ากิโลเมตร) และสามารถขึ้นเรือเดินทางไปยังยุโรปนั้น มีความเป็นไปได้ยาก เนื่องจากมีความเป็นไปได้มากกว่าที่จีนจะขนส่งสินค้าไปลงที่ท่าเรือในสหภาพพม่า (ระยะทางประมาณ 700 กิโลเมตร) หรือไปลงท่าเรือของจีนเอง (ประมาณ 300 กิโลเมตร) ซึ่งมีระยะทางสั้นกว่า และค่าใช้จ่ายก็ถูกกว่าตามมา

4) โครงการท่าเรือปากบาราอาจจะถูกประเทศสิงคโปร์เข้ามากดดันเพื่อไม่ให้สายการบินเรือเปลี่ยนมาเข้าที่ท่าเรือปากบาราแทนท่าเรือสิงคโปร์ เหมือนอย่างที่สิงคโปร์ได้ใช้ปัจจัยด้าน

ราคาที่ถูกกว่ามาแข่งกับท่าเรือกรัง (Port Klang) ของมาเลเซีย ทำให้สายการบินเรือส่วนใหญ่เลือกเข้าที่ท่าเรือสิงคโปร์แทนที่ท่าเรือกรัง

5) ประเด็นความเสี่ยงจากการที่มีท่าเรือและเส้นทางอื่นๆ ที่อยู่ใกล้เคียงรองรับอยู่แล้วและอาจทำให้ไม่ได้ใช้ประโยชน์ท่าเรืออย่างเต็มที่ เช่น จากการที่มีท่าเรือที่มีอยู่รอบประเทศในกลุ่มประเทศ BIMSTEC

6) จากการที่เส้นทางเดินเรือหลักของโลกอยู่ห่างจากท่าเรือปากบาราประมาณ 200-300 ไมล์ (320-480 กิโลเมตร) ซึ่งเมื่อเปรียบเทียบกับท่าเรือสิงคโปร์ ท่าเรือตันจุงปีลาปัส และท่าเรือกรังซึ่งอยู่ใกล้กับเส้นทางเดินเรือหลักของโลก และมีปริมาณการขนส่งสินค้าในระดับสูงและมีการบริหารจัดการท่าเรืออย่างมีประสิทธิภาพ มีข้อได้เปรียบในการเชื่อมโยงกับสายการบินเรือหลักของโลก อีกทั้งในความเป็นจริง สายการบินเรือโลกมีลักษณะเป็นตลาดผูกขาด (Cartel) ส่งผลให้เกิดความยากลำบากแก่ท่าเรือปากบาราในการดึงดูดสายการบินเรือเพื่อเปิดเส้นทางเดินเรือเข้ามารับสินค้าจากท่าเรือปากบารา

7) การมีท่าเรือปากบาราจะส่งผลกระทบต่อระบบนิเวศวิทยา ซึ่งกระทบต่อทั้งการท่องเที่ยว และการประมงทางภาคใต้ของไทย โดยมากกว่าร้อยละ 80 เป็นชาวบ้านที่ประกอบอาชีพทำการประมง ซึ่งการสร้างท่าเรือปากบาราจะส่งผลกระทบต่อสัตว์น้ำทั้งกุ้ง หอย ปู ปลา ที่อาศัยอยู่ในบริเวณนั้น ทำให้ชาวประมงต้องเดินเรือออกไปหาปลาไกลกว่าเดิม และต้องแบกรับภาระค่าใช้จ่ายที่เพิ่มสูงขึ้นอีกด้วย และปัญหาที่ตามมาคือ การแย่งชิงทรัพยากรในบริเวณเกาะตะรุเตาซึ่งเป็นที่ยาวที่สามารถหาปลาได้ไม่ไกลจากปากบารามากนัก

8) การที่ไม่มีข้อสรุปหรือขาดการศึกษาเกี่ยวกับต้นทุนค่าระวางเรือ (Freight Charge) ของท่าเรือปากบารา ซึ่งเป็นปัจจัยสำคัญสำหรับการขนส่งทางทะเล และสำคัญต่อการตัดสินใจเลือกใช้บริการท่าเรือปากบาราในการนำเข้า-ส่งออกของภาคธุรกิจ เนื่องจากการที่จะให้มีต้นทุนการขนส่งผ่านท่าเรือปากบาราสามารถแข่งขันได้ในเชิงพาณิชย์ นอกจากท่าเลที่ตั้งที่เหมาะสมแล้วจะต้องให้มี Economies of Scale คือ ให้เกิดการประหยัดต่อปริมาณสินค้าที่ผ่านเข้า-ออกท่าจำนวนมาก เพื่อให้ต้นทุนเฉลี่ยสามารถแข่งขันกับท่าเรือของมาเลเซียได้

(3) ข้อเสนอแนะ

1) ภาครัฐต้องเร่งศึกษาเชิงลึกถึงความเป็นไปได้ ศักยภาพ ตลาด ผลกระทบหรือประโยชน์ที่จะได้รับจากโครงการก่อสร้างท่าเรือปากบาราอย่างรอบคอบและจริงจัง เพื่อหาข้อสรุปที่ชัดเจนเกี่ยวกับโครงการก่อสร้างท่าเรือปากบาราว่าจะดำเนินการหรือไม่ ความสำเร็จของท่าเรือปากบาราจะต้องมีปริมาณสินค้าหรือตู้สินค้าที่มากเพียงพอที่จะให้เรือขนาดใหญ่เข้ามาเทียบท่า และมีความถี่ของจำนวนเที่ยวเรือและโครงสร้างพื้นฐานคมนาคมขนส่งสะดวกต่อการเข้า-ออกท่าเรือ

คลังสินค้า ศูนย์กระจายสินค้า อุปกรณ์-เครื่องมือยกตู้คอนเทนเนอร์หน้าท่า และประสิทธิภาพ ความเร็ว Crane Gantry (เครนหน้าท่า) ซึ่งจะมีผลต่อต้นทุนค่าระวางเรือ (Freight Charge) อันเป็นปัจจัยสำคัญในการจูงใจให้เลือกใช้ท่าเรือปากบาราสำหรับภาคธุรกิจเพื่อการนำเข้า-ส่งออก

2) หากเจตนารมณ์ในการสร้างท่าเรือปากบาราเป็นไปเพื่อให้สอดคล้องกับนโยบายการพัฒนาประเทศไทยให้เป็นศูนย์กลางทางพาราโลกอย่างแท้จริง ภาครัฐจะต้องเร่งจัดทำโซนนิ่ง (Zoning) ของจังหวัดในภาคใต้ที่มีความเหมาะสมในการเป็น Rubber City และส่งเสริมให้มีการต่อยอดในการนำยางธรรมชาติเข้าสู่อุตสาหกรรมแปรรูป ซึ่งยางพาราของไทยประมาณร้อยละ 70-75 ถูกส่งออกเป็นวัตถุดิบ ซึ่งไทยสามารถสร้างมูลค่าเพิ่มได้ โดยให้เกิดอุตสาหกรรมแปรรูปยางในภาคใต้ของไทย ซึ่งทั้งหมดนี้จะส่งเสริมการใช้ท่าเรือปากบารา อย่างมีประสิทธิภาพในการรองรับการส่งออกยางพาราของภาคใต้

3) ภาครัฐต้องสร้างระบบโครงข่ายการคมนาคมขนส่งที่ดี ทั้งทางถนนและระบบราง ให้เกิดการเชื่อมโยงการขนส่ง เพื่อให้ท่าเรือปากบาราเป็นท่าเรือหลักชายฝั่งทะเลตะวันตกที่สามารถแข่งขันกับท่าเรือกรังของประเทศมาเลเซียได้ โดยภาครัฐต้องคำนึงถึงประโยชน์ที่คนไทยจะได้รับเป็นสำคัญร่วมด้วย ซึ่งต้องสร้างเส้นทางเหล่านั้นให้กับผู้ประกอบการไทยเป็นผู้ใช้ประโยชน์และตกผลประโยชน์ มิใช่ชาวต่างชาติ

4) ภาครัฐต้องสนับสนุนให้ภาคบริการโลจิสติกส์ของไทย ทั้งในระดับประเทศและท้องถิ่นมีศักยภาพในการแข่งขัน มิฉะนั้นผู้ที่จะมาตกผลประโยชน์ในฐานะผู้ให้บริการด้านโลจิสติกส์จะกลับเป็นของต่างชาติ ซึ่งปัจจุบันมีทั้งจากสิงคโปร์ และมาเลเซีย ได้เข้ามาเปิดตัวในการลงทุน เพื่อรองรับการเชื่อมโยงการขนส่งจากปากบารา สงขลาและท่าเรือแหลมฉบัง

5) ภาครัฐต้องศึกษาตลาดและทำการตลาดก่อนโครงการสร้างแล้วเสร็จ เพื่อป้องกันประเด็นความเสี่ยงจากการที่มีท่าเรือและเส้นทางอื่นๆ ที่รองรับอยู่แล้วและอาจทำให้ไม่ได้ใช้ประโยชน์ท่าเรืออย่างเต็มที่ดังเช่นท่าเรือระนอง ซึ่งเป็นกรณีตัวอย่างของความล้มเหลวและตกอยู่ในสภาพที่ไม่มีลูกค้าเข้ามาใช้บริการ เนื่องจากข้อจำกัดด้านสภาพภูมิศาสตร์หลังท่าที่เป็นภูเขาทำให้ไม่สามารถดำเนินธุรกิจและกิจกรรมโลจิสติกส์หลังท่าเพื่อรองรับได้เหมือนเช่นท่าเรือแหลมฉบัง นอกจากนั้นหากมองว่า ต้องการให้ท่าเรือหลักปากบารารองรับการค้ากับกลุ่มประเทศ BIMSTEC นั้น ประเทศไทยก็ควรที่จะเตรียมการบริหารจัดการที่ดีเพื่อให้เกิดการใช้ประโยชน์ท่าเรืออย่างเต็มที่ และสามารถแข่งขันอยู่รอดได้ โดยอาจสร้างพันธมิตรทางธุรกิจและเครือข่าย (Network) ระหว่างท่าเรือที่มีอยู่รอบประเทศในกลุ่ม BIMSTEC เพื่อหาช่องทางและโอกาสให้เกิดเป็นเส้นทางการขนส่งที่สามารถเชื่อมต่อกันและรองรับธุรกิจการค้าระหว่างประเทศในกลุ่ม BIMSTEC ได้ดียิ่งขึ้น

6.2.5) ปัจจัยภายในประเทศ

(1) บริบทการเปลี่ยนแปลง/สถานการณ์ของปัจจัย

เนื่องด้วยประเด็นที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาโลจิสติกส์ที่ปรากฏในแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 11 นั้นจะสอดคล้องกับยุทธศาสตร์ที่ 4 การปรับโครงสร้างเศรษฐกิจสู่การเติบโตอย่างมีคุณภาพและยั่งยืน ด้านระบบโครงสร้างพื้นฐานและโลจิสติกส์ และยุทธศาสตร์ที่ 5 การสร้างความเชื่อมโยงกับประเทศในภูมิภาคเพื่อความมั่นคงทางเศรษฐกิจและสังคม ด้านการพัฒนาความเชื่อมโยงด้านการขนส่งและระบบโลจิสติกส์ภายใต้กรอบความร่วมมือในอนุภูมิภาคต่างๆ ดังนั้นที่ปรึกษา จะนำเสนอบริบทการเปลี่ยนแปลง และ/หรือสถานการณ์ของปัจจัยภายในประเทศที่เกี่ยวข้องกับสองยุทธศาสตร์ดังกล่าวที่รวมอยู่ในร่างแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 11 มาใช้เป็นกรอบในการวิเคราะห์ผลกระทบที่คาดว่าจะเกิดขึ้นทั้งเชิงบวกและเชิงลบ รวมทั้งนำเสนอข้อเสนอแนะเบื้องต้นเพื่อเป็นกรอบในการวิเคราะห์ทิศทางการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ในระยะต่อไป

ปัจจัยภายในประเทศที่สำคัญของไทยในปัจจุบันประกอบด้วย 2 ปัจจัยหลัก คือ 1) ชีตความสามารถในการแข่งขันด้านการพัฒนาวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี และการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน และ 2) การสร้างความเชื่อมโยงกับประเทศในภูมิภาค ที่ควรได้รับการพัฒนา โดยมีสถานการณ์ของปัจจัยดังนี้

(1.1) ชีตความสามารถในการแข่งขันของไทยที่อ่อนแอด้านการพัฒนาวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี รวมทั้งการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน

เมื่อพิจารณาปัจจัยแวดล้อมและระบบการแข่งขันในปัจจุบันของประเทศไทย สถาบันการจัดอันดับความสามารถในการแข่งขันทางเศรษฐกิจที่สำคัญของโลกจากสถาบัน IMD และ WEF ได้จัดอันดับความสามารถในการแข่งขันของไทย ในปี พ.ศ. 2553 อยู่ในอันดับที่ 26 และอันดับที่ 38 ตามลำดับ ซึ่งไม่เปลี่ยนแปลงจากเดิมมากนักในระยะที่ผ่านมา โดยมีข้อสรุปตรงกันว่าประเทศไทยยังมีความอ่อนแอด้านปัจจัยสนับสนุนในส่วนของการพัฒนาวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี โดยตัวชี้วัดหลักด้านการลงทุนในการวิจัยและการพัฒนาการลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี จำนวนบุคลากรทางการวิจัยและพัฒนา จำนวนสิทธิบัตร และการคุ้มครองทรัพย์สินทางปัญญา ยังเป็นข้อจำกัดต่อการนำเอาองค์ความรู้วิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีมาใช้สนับสนุนการเพิ่มศักยภาพการแข่งขันของประเทศโดยรวม นอกจากนี้หน่วยงานต่างๆ ภายใต้อำนาจของรัฐบาลยังขาดการบูรณาการในการทำงานระหว่างกัน รวมทั้งขาดกลไกที่มีประสิทธิภาพในการสร้างความเชื่อมโยงการวิจัยระหว่างภาคเอกชนและชุมชน และการจัดการความเสี่ยงตลอดจนการจัดสรรผลประโยชน์ที่เกิดจากการวิจัยและพัฒนาในเชิงพาณิชย์ยังไม่ชัดเจน ทำให้ไม่สามารถนำผลงานวิจัยไปประยุกต์ใช้ในเชิงพาณิชย์ได้เท่าที่ควร

สำหรับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่ผ่านมา ภาครัฐมีบทบาทนำในการสร้างโครงสร้างพื้นฐานเพื่อสนับสนุนการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ โดยในระยะเวลาที่ผ่านมา มีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทั้งทางบก ทางเรือ และทางอากาศ โดยมีสัดส่วนการขนส่งผู้โดยสารภายในประเทศทางถนนร้อยละ 74 ทางรถไฟร้อยละ 21 ที่เหลือเป็นทางอากาศร้อยละ 5 สำหรับการขนส่งสินค้าส่วนใหญ่เป็นการขนส่งทางถนนร้อยละ 82 ทางน้ำร้อยละ 15 และทางรถไฟร้อยละ 3 ทั้งนี้ แม้ว่าการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของประเทศในระยะที่ผ่านมาจะประสบความสำเร็จในด้านปริมาณ แต่ยังคงต้องพัฒนาด้านคุณภาพและสร้างกระบวนการมีส่วนร่วมของทุกภาคส่วนให้มากขึ้น นอกจากนี้ ข้อจำกัดด้านการคลังตลอดจนกฎระเบียบและหลักเกณฑ์ที่บังคับใช้ไม่สอดคล้องและเหมาะสมกับสถานการณ์ในปัจจุบัน ซึ่งส่งผลให้การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานล่าช้าและเป็นอุปสรรคต่อการขยายตัวทางเศรษฐกิจของประเทศในระยะยาว

นอกจากนี้ยังมีปัจจัยอื่นที่ทำให้ประเทศไทยมีความสามารถในการแข่งขันที่ต่ำ คือ กฎหมายและกฎระเบียบทางเศรษฐกิจที่ไม่เอื้อต่อการจัดระบบการแข่งขันที่เป็นธรรมและเหมาะสมกับสถานการณ์ การเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจในปัจจุบัน รวมถึงการพึ่งพาการส่งออก การนำเข้าสินค้าทุน-พลังงาน และการลงทุนโดยตรงจากต่างประเทศในสัดส่วนสูง จนทำให้เศรษฐกิจไทยได้รับอิทธิพลจากความผันผวนของปัจจัยภายนอกอย่างมีนัยสำคัญในช่วงที่ผ่านมา

(1.2) การสร้างความเชื่อมโยงกับประเทศในภูมิภาค

การสร้างความเชื่อมโยงกับประเทศในภูมิภาคมีความสอดคล้องและต่อเนื่องกับสภาวะแวดล้อมทางเศรษฐกิจของประเทศไทยในช่วงแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 10 ที่มีความเปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็ว โดยผลกระทบจากโลกาภิวัตน์ได้เชื่อมโยงประเทศในภูมิภาคต่างๆ ของโลกให้ใกล้ชิดกันมากขึ้น นำไปสู่การเปลี่ยนแปลงครั้งใหญ่ทั้งในด้านเศรษฐกิจและสังคม โดยเฉพาะการก้าวสู่ความเป็นโลกหลายศูนย์กลางอันเนื่องจากการขยายตัวของอำนาจทางเศรษฐกิจใหม่ คือ บราซิล รัสเซีย อินเดีย และจีน (BRIC) ซึ่งส่งผลกระทบในวงกว้างต่อระบบเศรษฐกิจและการปรับตัวของแต่ละประเทศ ทำให้การกำหนดทิศทางดำเนินนโยบายการรวมกลุ่มทางเศรษฐกิจของประเทศในภูมิภาคต่างๆ ทั้งในระดับทวิภาคี และระดับพหุภาคี และภูมิภาคมีความสำคัญเพิ่มมากขึ้น ในฐานะเป็นเครื่องมือเพื่อสร้างอำนาจต่อรองทางเศรษฐกิจและเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของกลุ่มกับกลุ่มเศรษฐกิจอื่นๆ ด้วยเหตุดังกล่าว ในระยะต่อไปในช่วงแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 11 ประเทศไทยจึงต้องปรับเพิ่มบทบาทในด้านความเชื่อมโยงกับประเทศในภูมิภาคต่างๆ เพื่อรองรับการเปลี่ยนแปลงและรักษาสถานะความมั่นคงด้านเศรษฐกิจและสังคมของประเทศ และเชื่อมโยงมิติของการพัฒนาเศรษฐกิจภายในประเทศกับมิติของความเชื่อมโยงกับประเทศในภูมิภาค โดยพิจารณาจากสถานการณ์ในบริบทความสัมพันธ์กับประเทศเพื่อนบ้านทั้งในกรอบอนุภูมิภาค กรอบความร่วมมืออาเซียน และกรอบภูมิภาคอื่นๆ

(1.2.1) สถานการณ์ความร่วมมือในกรอบอนุภูมิภาค

การดำเนินนโยบายความสัมพันธ์กับประเทศเพื่อนบ้านในอนุภูมิภาคเป็นการดำเนินนโยบายต่างประเทศส่วนที่สำคัญที่สุดของไทยมาอย่างต่อเนื่อง เนื่องจากมีปัจจัยทางเศรษฐกิจที่ต้องพึ่งพาซึ่งกันและกันอย่างใกล้ชิด โดยในระยะที่ผ่านมาไทยได้มุ่งเน้นด้านการเป็นหุ้นส่วนการพัฒนาประเทศเพื่อนบ้านเพื่อให้เกิดการพัฒนาอย่างมีบูรณาการเชิงยุทธศาสตร์กับการพัฒนาเศรษฐกิจโดยรวมของไทยผ่านกรอบความร่วมมือระดับอนุภูมิภาคที่สำคัญ ได้แก่ แผนงานการพัฒนาความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคุ่มแม่น้ำโขง 6 ประเทศ (Greater Mekong Subregion Economic Cooperation Program: GMS) และยุทธศาสตร์ความร่วมมือทางเศรษฐกิจอิระวดี-เจ้าพระยา-แม่น้ำโขง (Ayeyawaddy-Chao Phraya-Mekong Economic Cooperation Strategy: ACMECS) ส่วนทางด้านใต้ของไทยมีกรอบแผนงานการพัฒนาเขตเศรษฐกิจสามฝ่าย อินโดนีเซีย-มาเลเซีย-ไทย (Indonesia-Malaysia-Thailand Growth Triangle: IMT-GT) ซึ่งมีแนวพื้นที่เศรษฐกิจที่มีศักยภาพในการเชื่อมโยงกับ GMS ทั้งยังมีศักยภาพในการเชื่อมโยงสู่ประเทศในกรอบความร่วมมืออนุภูมิภาคนอกกลุ่มอาเซียน ได้แก่ กลุ่มเอเชียใต้ในกรอบความริเริ่มแห่งอ่าวเบงกอลสำหรับความร่วมมือหลากหลายสาขาทางวิชาการและเศรษฐกิจ (Bay of Bengal Initiative on Multi-Sectoral Technical and Economic Cooperation: BIMSTEC) ที่เป็นผลจากบทบาทและนโยบายมุ่งตะวันออกของอินเดีย เห็นได้จากการพัฒนาท่าเรือและฐานอุตสาหกรรมด้านอ่าวเบงกอลโดยเชื่อมโยงด้านโลจิสติกส์กับตะวันออก และการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเชื่อมโยงกับพม่า

ปัจจุบันมหาอำนาจต่างให้ความสำคัญและพยายามกำหนดยุทธศาสตร์เชื่อมโยงกับกลุ่มประเทศ GMS และ ACMECS โดยเฉพาะจีนได้พยายามเปิดพื้นที่เศรษฐกิจของตนด้านมณฑลยูนนานและกวาสีเชื่อมโยงออกสู่กลุ่ม GMS ในเส้นทางทางบกทั้งรถไฟ รถไฟความเร็วสูงและถนน รวมทั้งเส้นทางทางน้ำผ่านทางแม่น้ำโขง โดยให้การสนับสนุนแบบให้เปล่าในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานจำนวนมาก รวมทั้งมีการลงทุนในเขตเศรษฐกิจพิเศษต่างๆ ในลาว พม่า และเวียดนาม ส่วนญี่ปุ่นให้ความสนใจร่วมพัฒนาในกรอบความร่วมมือกลุ่มแม่น้ำโขง-ญี่ปุ่น ขณะที่สหรัฐอเมริกาได้เสนอกรอบความร่วมมือสหรัฐอเมริกาและประเทศกลุ่มแม่น้ำโขงตอนใต้ รวมทั้งจากสถานการณ์การเปิดประเทศของสหภาพพม่ามากขึ้น โดยเปิดโอกาสให้มีโครงการพัฒนาขนาดใหญ่ที่ประเทศมหาอำนาจให้ความสนใจ เช่น โครงการท่าเรือน้ำลึกทวาย ดังนั้นเห็นได้ว่ามีบทบาทของประเทศมหาอำนาจทางเศรษฐกิจที่เข้ามาเป็นผู้นำในการกำหนดยุทธศาสตร์เพื่อสร้างผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคต่างๆ อีกทั้งยังจะมีผลกระทบต่อการกำหนดยุทธศาสตร์ของการขนส่งและโลจิสติกส์ รวมทั้งยุทธศาสตร์ด้านการค้าการลงทุนของทั้งภูมิภาคในภาพรวม

(1.2.2) สถานการณ์ในกรอบอาเซียน

การเป็นประชาคมอาเซียน (ASEAN Community) จะส่งผลให้เกิดความร่วมมือทางเศรษฐกิจ สังคม วัฒนธรรมและความมั่นคงในภูมิภาคอาเซียนที่แน่นแฟ้นยิ่งขึ้น โดยที่การจัดตั้งประชาคมอาเซียนภายในปี พ.ศ. 2558 มีองค์ประกอบสำคัญ 3 ส่วนคือ ประชาคมความมั่นคงอาเซียน

ประชาคมสังคมและวัฒนธรรมอาเซียน และประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน ซึ่งถือเป็น 3 เสาหลัก ที่จะส่งผลให้เกิดความร่วมมือทางเศรษฐกิจ สังคม วัฒนธรรมและความมั่นคง โดยเฉพาะด้านเศรษฐกิจที่จะมีการพัฒนาห่วงโซ่มูลค่าเพิ่มในภูมิภาค (Regional Value Chain) การเพิ่มความสามารถในการแข่งขัน การเพิ่มอำนาจในการต่อรอง และการขยายตลาดอาเซียนที่มีประชากรกว่า 600 ล้านคน เพื่อเข้าสู่ประชาคมอาเซียนที่มีความสามารถในการแข่งขันที่ยั่งยืนทางเศรษฐกิจ โดยมีสังคมแห่งสันติภาพและภราดรภาพ

(2) ผลกระทบที่คาดว่าจะเกิดขึ้น

(2.1) โอกาส/ปัจจัยเชิงบวก

1) การรวมตัวกันอย่างใกล้ชิดทั้งทางด้านเศรษฐกิจและสังคมในประชาคมอาเซียนก่อให้เกิดโอกาสทางการค้าและการลงทุนที่เพิ่มขึ้นให้กับไทย อีกทั้งส่งผลให้ไทยมีศักยภาพที่จะเป็นจุดเชื่อมโยงที่สำคัญในการเชื่อมโยงทางการคมนาคมและขนส่งของอาเซียน ที่มีการเคลื่อนย้ายสินค้า บริการและบุคคลระหว่างประเทศสมาชิกที่สะดวกยิ่งขึ้น โดยที่ประเทศไทยใช้ศักยภาพความได้เปรียบของที่ตั้งทางภูมิศาสตร์ เศรษฐกิจ และศักยภาพของพื้นที่ในภูมิภาคต่างๆ ของประเทศ เพื่อสร้างฐานการผลิตและเป็นศูนย์กระจายสินค้าให้สามารถแข่งขันได้ในตลาดโลก โดยกำหนดทิศทางการพัฒนาพื้นที่ของประเทศให้สอดคล้องกับโอกาสและศักยภาพการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมของแต่ละภูมิภาคต่อไป โดยเชื่อมโยงในแต่ละกรอบความร่วมมือ

2) การสร้างความเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้านยังเปิดโอกาสในการพัฒนาพื้นที่เมืองชายแดนตลอดต่อเนื่องถึงเมืองและชุมชนศูนย์กลางในภูมิภาคที่สำคัญของประเทศ ซึ่งอยู่ในแนวเชื่อมโยกระหว่างประเทศตามแนวพื้นที่เศรษฐกิจต่างๆ เพื่อการใช้ประโยชน์จากพื้นที่ชายแดนให้เป็นแหล่งกระจายสินค้าและกิจกรรมทางโลจิสติกส์ที่สำคัญ ซึ่งก่อให้เกิดการกระจายความเจริญไปสู่ภูมิภาคและท้องถิ่น

(2.2) ความเสี่ยง/ภัยคุกคาม/ปัจจัยเชิงลบ

1) เนื่องจากการพัฒนาด้านเทคโนโลยีและด้านโครงสร้างพื้นฐานเป็นปัจจัยที่สำคัญในการพัฒนาประเทศให้สามารถแข่งขันกับนานาประเทศได้อย่างยั่งยืน เช่นเดียวกับการพัฒนาด้านโลจิสติกส์ที่ต้องอาศัยปัจจัยทั้งสองด้านนี้ในการพัฒนาเป็นอย่างมาก แต่อย่างไรก็ดี ความสามารถในการแข่งขันของประเทศไทยทั้งด้านเทคโนโลยีและโครงสร้างพื้นฐานยังต้องได้รับการพัฒนา จึงส่งผลกระทบต่อการพัฒนาโลจิสติกส์ของไทยให้ล่าช้า และไม่สามารถแข่งขันกับประเทศอื่นได้มากเท่าที่ควร โดยเฉพาะการพัฒนาการขนส่งทางรางและทางน้ำ รวมทั้งการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบที่ล่าช้า และไม่มีประสิทธิภาพจะทำให้ไทยไม่สามารถดึงดูดบริษัทโลจิสติกส์ต่างชาติให้เข้ามาลงทุนในประเทศไทยได้

2) ปัญหาความไม่พร้อมในการพัฒนาเมืองชายแดนและเขตเศรษฐกิจชายแดนของไทยตามแนวพื้นที่พัฒนาเศรษฐกิจเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน อันเนื่องมาจากขาดการวางแผนพัฒนาเศรษฐกิจชายแดนที่บูรณาการทั้งในส่วนของไทย และในส่วนที่จะเชื่อมโยงกับการพัฒนาในพื้นที่ของประเทศเพื่อน

บ้าน รวมทั้งความไม่พร้อมในด้านการร่วมกำหนดยุทธศาสตร์การลงทุนเพื่อใช้ประโยชน์เขตเศรษฐกิจชายแดนก่อนการเกิดประชาคมอาเซียน และความไม่พร้อมในการพัฒนาบุคลากรและแรงงานทักษะเพื่อรองรับการพัฒนาเศรษฐกิจในอนาคต ส่งผลให้เศรษฐกิจชายแดนไทยยังไม่ได้ประโยชน์จากการเชื่อมโยงตามแนวจังหวัดเศรษฐกิจอย่างเต็มที่ ซึ่งจะทำให้ประเทศเพื่อนบ้านได้ใช้โอกาสนี้ในการควบคุมช่องทางการกระจายสินค้าเอง

3) ข้อจำกัดที่ทำให้การขับเคลื่อนการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่งผ่านแดนและข้ามแดนค่อนข้างล่าช้า และไม่สามารถดำเนินการตามข้อตกลงความร่วมมือด้านการขนส่งสินค้าผ่านแดนและข้ามแดนได้อย่างสมบูรณ์ เป็นผลให้ไม่สามารถใช้โครงสร้างพื้นฐานที่พัฒนาขึ้นตามแนวจังหวัดเศรษฐกิจเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้านอย่างเต็มประสิทธิภาพ อันส่งผลให้ประเทศไทยเสียโอกาสทางเศรษฐกิจและประสบกับสถานการณ์การแข่งขันที่รุนแรงจากบริษัทต่างชาติที่มีความได้เปรียบทั้งด้านเงินทุน เทคโนโลยีและความชำนาญเฉพาะด้าน โดยเฉพาะธุรกิจโลจิสติกส์

4) ผู้ประกอบการไทยขาดศักยภาพในการลงทุนในต่างประเทศ และในประเทศเพื่อนบ้าน และขาดความพร้อมต่อการแข่งขันเสรีภายในประเทศ เนื่องจากขาดทักษะของผู้ประกอบการในการประกอบธุรกิจร่วมกับประเทศเพื่อนบ้าน ขาดการรวมพลังในรูปแบบของสภาธุรกิจและกรอบการหารือภาครัฐร่วมกับเอกชนอย่างมีประสิทธิภาพ เพื่อเสนอแนวการลงทุนร่วมกับประเทศเพื่อนบ้าน หรือรับข้อเสนอการร่วมลงทุน ทำให้เสียโอกาสในการร่วมลงทุนในกระบวนการแปรรูปเพิ่มมูลค่าในสายการผลิตร่วม ในขณะที่ภาครัฐในพื้นที่ยังขาดศักยภาพในการเป็นผู้ประสานงานกับผู้ประกอบการด้านการใช้ประโยชน์จากกรอบความร่วมมือกับประเทศเพื่อนบ้าน รวมทั้งขาดการกำหนดกรอบยุทธศาสตร์ภาพรวมในการลงทุนของผู้ประกอบการไทยในประเทศเพื่อนบ้านที่มีบทบาทเชิงรุกและสามารถสร้างเสริมผลประโยชน์ของไทย พร้อมทั้งมีความรับผิดชอบทางสังคมในประเทศเพื่อนบ้านเพื่อความไว้วางใจและการพัฒนาร่วมกันที่ยั่งยืน นอกจากนี้ยังขาดยุทธศาสตร์ภาพรวมอย่างมีบูรณาการและแผนปฏิบัติการเชิงลึกในการช่วยเหลือผู้ประกอบการ รวมทั้งเกษตรกรภายในประเทศที่ได้รับผลกระทบเชิงลบจากการแข่งขันเสรีในกรอบประชาคมอาเซียน

5) ภาครัฐที่เกี่ยวข้องขาดการรับรู้อย่างเพียงพอในการใช้ประโยชน์จากความเชื่อมโยงระบบโลจิสติกส์และการคมนาคมขนส่งภายใต้แผนแม่บทความเชื่อมโยงระหว่างกันในอาเซียน และผลกระทบจากยุทธศาสตร์เชื่อมโยงระบบโลจิสติกส์ของมหาอำนาจในภูมิภาค ขาดกลไกกลางในการบูรณาการแผนงานและโครงการในระดับพื้นที่ ทำให้เสียโอกาสในการเชื่อมโยงระบบจากแนวจังหวัดต่างๆ ในอนุภูมิภาค เช่น แนวจังหวัดเศรษฐกิจเหนือ-ใต้ แนวจังหวัดเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก แนวจังหวัดเศรษฐกิจตอนใต้ และแนวจังหวัดเศรษฐกิจอื่นๆ ภายใต้แผนงาน GMS รวมทั้งขาดโอกาสในการเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้านระหว่างเมืองชายแดนสำคัญในกรอบ GMS และ IMT-GT ตลอดไปถึงภูมิภาคอาเซียนเพื่อโอกาสการเชื่อมโยงสู่ตลาดภายในอนุภูมิภาค ระหว่างอนุภูมิภาคต่างๆ และภูมิภาคอาเซียน และตลาดภายนอก อาทิ แผนงานพัฒนาโครงข่ายรถไฟความเร็วสูงของจีนในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ การพัฒนาท่าเรือยุทธศาสตร์ในอ่าวเบงกอลของจีนในพม่า และของอินเดีย นอกจากนั้น การพัฒนาสร้างความเชื่อมโยงภายในภูมิภาคมีความล่าช้าและมีจำนวนโครงการที่เสนอเข้าสู่แผนไม่

ครอบคลุมอย่างเพียงพอ เนื่องจากการขาดความรู้ความเข้าใจในกระบวนการพัฒนาด้วยความร่วมมือระหว่างภาครัฐและภาคเอกชน ทำให้เสียโอกาสในการเชื่อมโยงแผนงานระหว่างประเทศ

(3) ข้อเสนอแนะ

1) ผลักดันการพัฒนาการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ โดย

- พัฒนาปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งไปสู่การขนส่งในรูปแบบอื่นๆ ที่มีต้นทุนการขนส่งต่อหน่วยต่ำและมีการใช้พลังงานที่มีประสิทธิภาพ
- พัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานและระบบบริหารจัดการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบที่เชื่อมโยงการขนส่งทางถนน ทางราง ทางน้ำ และทางอากาศในลักษณะบูรณาการทั้งภายในประเทศและระหว่างประเทศ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพและมาตรฐานการขนส่งสินค้าสู่สากล ทั้งด้านความเร็ว ความปลอดภัย และความตรงต่อเวลา
- สนับสนุนการพัฒนาเศรษฐกิจภายใต้กรอบความร่วมมือระดับภูมิภาค และพัฒนาระบบบริหารจัดการรวบรวมและกระจายสินค้าที่มีประสิทธิภาพ เพื่อลดต้นทุนระบบโลจิสติกส์ของประเทศในภาพรวม

2) ปรับปรุงประสิทธิภาพการบริหารจัดการโลจิสติกส์ โดย

- ผลិតบุคลากรด้านโลจิสติกส์ที่มีความเป็นมืออาชีพ
- พัฒนาระบบและบริหารเครือข่ายธุรกิจขนส่งและโลจิสติกส์ตลอดห่วงโซ่อุปทาน
- ปรับปรุงกฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้อง
- สนับสนุนการวิจัยและพัฒนานวัตกรรมเพื่อการพัฒนาโลจิสติกส์
- ยกย่องประสิทธิภาพกระบวนการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่งสินค้าผ่านแดนและข้ามแดน เช่น การพัฒนาระบบ National Single Window และด้านการค้าชายแดน เป็นต้น
- เพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการขนส่งและการกำหนดบทบาทของท่าอากาศยานและท่าเรือหลักของประเทศเพื่อลดต้นทุนการขนส่งสินค้าและเพิ่มความสามารถในการแข่งขันของประเทศในระยะยาว

3) พัฒนาระบบขนส่งทางรถไฟ โดย

- บูรณะปรับปรุงทางรถไฟ และจุดตัดระหว่างโครงข่ายรถไฟและโครงข่ายถนนเพื่อเพิ่มความปลอดภัยในการให้บริการ
- ก่อสร้างทางคู่ในเส้นทางรถไฟสายหลัก
- จัดหารถจักรและล้อเลื่อน
- ปรับปรุงระบบอาณัติสัญญาณให้มีความทันสมัยเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการให้บริการขนส่งผู้โดยสารและสินค้าได้อย่างมีประสิทธิภาพ
- พัฒนาเส้นทางรถไฟความเร็วสูงเชื่อมโยงสู่เมืองต่างๆ ในภูมิภาค และกลุ่มประเทศอาเซียน

- ปรับปรุงโครงสร้างการรถไฟแห่งประเทศไทย

4) พัฒนาบริการขนส่งและโลจิสติกส์ที่มีประสิทธิภาพและได้มาตรฐานสากล โดย

- พัฒนารูปแบบบริการขนส่งทั้งทางถนน รถไฟ รถไฟทางคู่ รถไฟความเร็วสูง และการขนส่งทางน้ำ/การเดินเรือชายฝั่ง
- พัฒนาด้านศุลกากรชายแดน ศูนย์เศรษฐกิจชายแดน และการอำนวยความสะดวกการผ่านแดนที่รวดเร็วที่จะช่วยเพิ่มประสิทธิภาพการใช้พลังงาน
- การพัฒนาระบบเครือข่ายและการบริหารเครือข่ายธุรกิจของภาคบริการขนส่งและโลจิสติกส์ตลอดทั้งห่วงโซ่อุปทานในภูมิภาค เพื่อให้สามารถใช้ทรัพยากรร่วมกันและเกิดการถ่ายทอดองค์ความรู้ ซึ่งจะนำไปสู่การลดต้นทุนการทำธุรกิจ
- การปรับปรุงประสิทธิภาพความเชื่อมโยงระบบการขนส่ง ระบบอำนวยความสะดวกการเดินทาง การค้า และการขนส่งสินค้าผ่านแดนและข้ามแดน โดยใช้ศักยภาพการเชื่อมโยงด้านโครงสร้างพื้นฐานในทุกแนวพื้นที่เศรษฐกิจที่มีอย่างสูงสุด โดยมีการบูรณาการแผนยุทธศาสตร์ที่สามารถนำไปสู่การเชื่อมโยงในภาพรวมของประเทศและการเชื่อมโยงในแต่ละแนวพื้นที่พัฒนาเศรษฐกิจในแต่ละอนุภูมิภาคและระหว่างอนุภูมิภาคในพื้นที่อาเซียน และพัฒนาความเชื่อมโยงต่อเนื่องตามกรอบแผนแม่บทการเชื่อมโยงระหว่างกันในอาเซียน รวมทั้งแผนความเชื่อมโยงกับระบบการขนส่งและโลจิสติกส์ของอนุภูมิภาคข้างเคียง
- คำนึงถึงยุทธศาสตร์และแผนพัฒนาของประชาคมอาเซียนและภูมิภาคใหม่ในเอเชียในประเศเพื่อนบ้านของไทยและแผนงานของประเทศเพื่อนบ้านแต่ละประเทศทั้งที่ได้นำเสนอในกรอบความร่วมมือกับไทยและที่ยังมิได้นำเสนอและอาจเสนอในอนาคต โดยรัฐลงทุนนำในโครงการที่มีความสำคัญเชิงยุทธศาสตร์ของประเทศในแต่ละแนวพื้นที่เศรษฐกิจ พร้อมทั้งเปิดโอกาสการร่วมลงทุนแบบความร่วมมือระหว่างภาครัฐและภาคเอกชน (Public Private Partnership: PPP)

5) ปรับปรุงกฎระเบียบการขนส่งคนและสินค้าที่เกี่ยวข้อง เพื่อลดจำนวนเอกสาร ต้นทุนการดำเนินงาน และระยะเวลาที่ใช้ในกระบวนการขนส่งผ่านแดนและข้ามแดน เพื่อขีดความสามารถในการแข่งขันของไทยและอนุภูมิภาคโดยรวมในด้านการลดต้นทุนค่าขนส่งและโลจิสติกส์ โดยไทยให้การสนับสนุนทางวิชาการกับประเทศเพื่อนบ้านในฐานะหุ้นส่วนการพัฒนา

6) พัฒนาศักยภาพในธุรกิจการขนส่งและโลจิสติกส์ เพื่อเพิ่มศักยภาพของภาคเอกชนไทยทั้งในด้านทักษะภาษาต่างประเทศ และความรู้ด้านการบริหารจัดการโลจิสติกส์ ซึ่งจะช่วยให้ผู้ประกอบการไทยสามารถเชื่อมโยงการค้าในธุรกิจขนส่งและโลจิสติกส์ได้ตลอดทั้งห่วงโซ่อุปทาน ทั้งในระดับภายในประเทศและระหว่างประเทศ รวมทั้งพัฒนาผู้ประกอบการโดยเฉพาะระดับ SMEs ให้มีความรู้ด้านศักยภาพการพัฒนาธุรกิจร่วมกับประเทศเพื่อนบ้านและความรู้ในการใช้ประโยชน์จากโครงสร้างพื้นฐานเชื่อมโยงตามแนวพื้นที่เศรษฐกิจและช่องทางส่งออกในอนุภูมิภาค และพัฒนาสมรรถนะการเป็นผู้ประกอบการของไทยในระดับสากลเพื่อให้สามารถริเริ่มธุรกิจระหว่างประเทศได้ โดยไทยให้การสนับสนุนทางวิชาการกับประเทศเพื่อนบ้านในการพัฒนาศักยภาพด้านธุรกิจการขนส่งและโลจิสติกส์ด้วยในฐานะหุ้นส่วนการพัฒนา

7) เชื่อมโยงการพัฒนาเศรษฐกิจตามแนวพื้นที่ชายแดน/เขตเศรษฐกิจชายแดน ตลอดจนเชื่อมโยงระบบการผลิตกับพื้นที่ตอนในของประเทศ โดยเชื่อมโยงเครือข่ายการขนส่งที่เชื่อมโยงปัจจัยการผลิต ระบบการผลิต ห่วงโซ่การผลิตระหว่างประเทศ และประตูส่งออกตามมาตรฐานสากลอย่างมีประสิทธิภาพ รวมทั้งสร้างเครือข่ายเชื่อมโยงทางเศรษฐกิจกับพื้นที่เศรษฐกิจขนาดใหญ่ที่มีการพัฒนาในประเทศเพื่อนบ้านกับเขตเศรษฐกิจชายแดนไทยและพื้นที่เศรษฐกิจตอนใน ทั้งนี้ โดยมีศูนย์ประสานงานระหว่างไทยกับประเทศเพื่อนบ้านบริเวณเมืองชายแดนที่สำคัญ

6.2.6) แนวโน้มและความท้าทายอื่นๆ ที่ควรให้ความสำคัญต่อการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของไทยในระยะต่อไป

(1) การบริหารความเสี่ยงในห่วงโซ่อุปทาน (Supply Chain Risk Management) และการบริหารวิกฤตการณ์ (Crisis Management) การบริหารความเสี่ยงในห่วงโซ่อุปทาน และการบริหารวิกฤตการณ์ต่างๆ เป็นการเตรียมความพร้อมเพื่อตอบสนองอย่างฉับไวต่อภาวะเสี่ยงหรือสถานการณ์ฉุกเฉิน เพื่อให้การดำเนินการและกิจกรรมต่างๆ ทางเศรษฐกิจไม่หยุดชะงัก กำลังเป็นกระแส และแนวโน้มปัจจุบันและกลายเป็นประเด็นท้าทายที่ประเทศไทยต้องเริ่มหันมาให้ความสำคัญมากขึ้นเพื่อรองรับสถานการณ์ต่างๆ ที่ไม่คาดฝัน เช่น ภัยพิบัติที่เกิดจากธรรมชาติและมนุษย์ ปัญหาการก่อการร้าย ปัญหาการก่อความไม่สงบภายในประเทศ ค่าเงินต่างประเทศ วิกฤตเศรษฐกิจและการแข่งขันด้านต่างๆ ในเวทีระหว่างประเทศ ตัวอย่างเมื่อเร็วๆ นี้เช่น กรณีประเทศญี่ปุ่นที่ประสบภัยสึนามิอย่างกะทันหัน หรือประเทศไทยที่ประสบอุทกภัยในหลายจังหวัด รวมทั้งกรุงเทพฯ ดังนั้นจึงต้องมีตัวชี้วัดที่สามารถคาดการณ์ได้ล่วงหน้า (Leading Indicator) และภาครัฐจะต้องวางกลยุทธ์ที่ดีเพื่อเตรียมความพร้อมและรับมือกับสถานการณ์ต่างๆ ที่อาจจะเกิดขึ้นในอนาคต รวมทั้งต้องสามารถเข้าใจห่วงโซ่อุปทานในแต่ละสาขา และหาแนวทางสื่อสารกันในส่วนที่มีความเชื่อมโยงกัน ซึ่งระบบเทคโนโลยีสารสนเทศจะเข้ามามีบทบาทสำคัญในการแลกเปลี่ยนข้อมูลซึ่งกันและกัน

(2) ความร่วมมือในห่วงโซ่อุปทาน (Supply Chain Collaboration) ความร่วมมือเป็นปัจจัยสู่ความสำเร็จที่สำคัญในการจัดการห่วงโซ่อุปทาน ซึ่งประเทศไทยพยายามดำเนินการให้เกิดความร่วมมือในห่วงโซ่อุปทานเช่นกัน แม้ว่าในระยะ 5 ปีที่ผ่านมาจะมีความร่วมมือมากขึ้นแต่ยังไม่สำเร็จมากเท่าที่ควร ความร่วมมือในห่วงโซ่อุปทานนี้มีข้อดีคือ ช่วยลดค่าใช้จ่ายตลอดห่วงโซ่อุปทาน และทำให้ข้อมูลทางธุรกรรมทางการค้าและโลจิสติกส์มีความถูกต้องและแม่นยำมากขึ้น รวมทั้งเป็นมาตรฐานเดียวกัน ในปัจจุบันได้มีการนำระบบเทคโนโลยีสารสนเทศที่เรียกว่า “EDI (Electronic Data Interchange)” มาใช้ในความร่วมมือในห่วงโซ่อุปทานนี้ ทั้งในด้านการอำนวยความสะดวกทางพิธีการทางศุลกากร (Customs Facilitation) ด้านการค้าและการขนส่ง ด้านธุรกิจค้าปลีกสมัยใหม่ (Modern Trade) ในส่วนการอำนวยความสะดวกทางพิธีการทางศุลกากรของไทยในปัจจุบันนั้น มีการใช้ EDI เช่นกัน โดยมี Gateway สู่กรม

บุคลากรจำนวนถึง 3 รายในขณะที่ต่างประเทศมีเพียง 1 ราย ซึ่งประเด็นนี้คงต้องหารือและร่วมกันพัฒนาต่อไปว่า การมี Gateway 3 รายนั้นจะช่วยเพิ่มมูลค่าให้กับภาคธุรกิจได้อย่างไร อย่างไรก็ตาม ปัจจัยสู่ความสำเร็จของความร่วมมือในห่วงโซ่อุปทานนั้นขึ้นอยู่กับบริหารจัดการและจิตวิญญาณในการทำงานร่วมกันหรือร่วมมือกันมากกว่าเทคโนโลยีสารสนเทศ (IT) ซึ่งเป็นเพียงปัจจัยสนับสนุน (Enabler)

(3) Global Supply Chain จะเป็นแนวโน้มของห่วงโซ่อุปทานในอนาคต กล่าวคือ โลกจะรวมเป็นหนึ่งเดียว ประเทศหนึ่งในโลก จะเสมือนเป็นแผนกหนึ่งในบริษัทหนึ่ง

(4) การบริหารจัดการด้านการขนส่งสินค้าวัตถุดิบ ประเทศไทยยังขาดการบริหารจัดการสินค้าหรือวัตถุดิบอย่างเป็นระบบ เช่น ติดตามสถานะการขนส่ง (Tracking) และขาดการตรวจสอบอย่างจริงจัง

(5) โลจิสติกส์ที่เน้นความรวดเร็วและความยืดหยุ่น (Lean and Agile Logistics) มีความสำคัญมากต่อการค้า โดยเฉพาะความสามารถในการแข่งขันทางการค้าระหว่างประเทศ เนื่องจากการขนส่งสินค้าตรงเวลาและการตอบสนองต่อความต้องการของลูกค้า (Responsiveness) เป็นปัจจัยสำคัญอย่างยิ่งในการแข่งขัน โดยต้องเน้นที่ความรวดเร็วและความยืดหยุ่น (Lean and Agile Logistics) ซึ่งหากประเทศไทยไม่สามารถปรับตัวได้ตามความต้องการของตลาด ประเทศไทยก็จะถูกมองข้ามและถูกแย่งชิงตลาดไป

(6) คู่แข่งจากประเทศเวียดนาม ประเทศเวียดนามมีศักยภาพและรายได้เปรียบในการแข่งขันด้านโลจิสติกส์ที่น่าจับตามอง เพราะนอกจากจะมีประชากรที่มีการศึกษาดีและขยันแล้ว ค่าแรงงานก็ถูกกว่าไทย อีกทั้งมีท่าเรือน้ำลึกก่ามบี (Cai Mep) ทางตอนใต้ของประเทศ อยู่ห่างจากเมืองโฮจิมินห์ประมาณ 70 กิโลเมตร ซึ่งจะมีบทบาทสำคัญเป็นอย่างมาก เนื่องจากจะเป็นศูนย์กลางการขนส่งสินค้าทางทะเลในระดับภูมิภาคอีกแห่งหนึ่งเพื่อการขนส่งสินค้าไปยังประเทศสหรัฐอเมริกาและยุโรป ซึ่งสายเดินเรือจากสหรัฐอเมริกาและยุโรปสามารถเดินเรือเข้าตรงที่ท่าเรือก่ามบีโดยไม่ต้องผ่านเข้ามาที่ท่าเรือแหลมฉบัง ทำให้ค่าใช้จ่ายถูกกว่า หากเวียดนามสามารถพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานภายในประเทศ (Inland Infrastructure) ให้ดีแล้ว เวียดนามจะกลายเป็นคู่แข่งที่สำคัญของไทย

6.2.7) บทสรุปบริบทการแข่งขันและการเปลี่ยนแปลง

จากบริบทการแข่งขันและบริบทการเปลี่ยนแปลงที่คาดว่าจะส่งผลกระทบต่อพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของไทยดังที่ได้กล่าวมาทั้งหมดข้างต้นนั้น สามารถสรุปได้ว่า ประเด็นบริบทการแข่งขันและการเปลี่ยนแปลงที่ควรให้ความสำคัญ 3 อันดับแรกคือ (1) การรวมกลุ่มประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC) (2) บทบาทของประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีน และ (3) ปัจจัยด้านต้นทุนพลังงาน โดยสรุปสภาพของบริบท ผลกระทบที่คาดว่าจะเกิดขึ้นทั้งเชิงบวกและเชิงลบซึ่งมีนัยสำคัญต่อประเทศไทย รวมทั้งข้อเสนอแนะในภาพรวมดังนี้

(1) การรวมกลุ่มประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC)

จากการที่ภูมิภาคอาเซียนจะมีการรวมกลุ่มทางเศรษฐกิจโดยจะมีการเปิดเสรีในภาคบริการ ซึ่งรวมถึงสาขาโลจิสติกส์ในปี ค.ศ. 2013 และมีผลเต็มรูปแบบในปี ค.ศ. 2015 ซึ่งทำให้ประเทศสมาชิกในภูมิภาคจะกลายเป็นฐานการผลิตและตลาดเดียวกัน (Single Production Base and Market) ซึ่งมีประชากรรวมกันกว่า 600 ล้านคน และจะมีการเคลื่อนย้ายของสินค้า บริการ แรงงาน เงินทุน และการลงทุนภายในภูมิภาคอาเซียนอย่างเสรี ดังนั้นโอกาสหรือปัจจัยเชิงบวกที่คาดว่าจะเกิดขึ้นคือ มูลค่าการค้าขายสินค้าและบริการจะเพิ่มมากขึ้น ส่งผลให้เกิดกิจกรรมทางโลจิสติกส์เพิ่มขึ้น มีแนวโน้มพึ่งพาการขนส่งทางบกมากขึ้น และไทยมีศักยภาพที่จะถูกเลือกให้เป็นศูนย์การกระจายสินค้า (DC) ในภูมิภาคอาเซียน อย่างไรก็ตาม ผลกระทบเชิงลบหรือปัจจัยเสี่ยงที่อาจเกิดขึ้น คือ จะมีการแข่งขันจากผู้ให้บริการโลจิสติกส์ (LSPs Outsourcing) มากขึ้นผู้ประกอบการ LSPs รายย่อยและรายกลางของไทยอาจมีการรวมกลุ่ม ควบรวมกิจการ ถูกซื้อกิจการหรือต้องปิดกิจการลงจากการแข่งขันของผู้ประกอบการ LSPs ต่างชาติ รวมทั้งบุคลากรด้านโลจิสติกส์ต่างชาติจะเข้ามาในไทยมากขึ้นซึ่งอาจมาแย่งชิงงานหรือตลาดจากคนไทย

จากผลกระทบที่มีนัยสำคัญต่อประเทศไทยดังกล่าว ประเทศไทยจึงควรต้องเตรียมความพร้อมและสร้างโอกาสเชิงรุกดังนี้

- 1) ไทยจำเป็นต้องมีตำแหน่งทางการแข่งขัน (Positioning) เพื่อจัดทำแผนยุทธศาสตร์พัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศในระยะต่อไปอย่างมีประสิทธิภาพ และกำหนดวิสัยทัศน์ที่มองเข้าไปถึงระดับภูมิภาค และกำหนดเป้าหมายและทิศทางการพัฒนาที่ชัดเจน มีจุดเน้นในการพัฒนา (Focus) และมีการจัดลำดับความสำคัญ
- 2) แผนโลจิสติกส์ของประเทศในระยะต่อไปควรเปลี่ยนเป้าหมายจากการเน้นลดต้นทุนโลจิสติกส์มาเป็นการใช้ประโยชน์จากระบบโลจิสติกส์ไทยเพื่อสนับสนุนการค้าและการสร้างรายได้จากกลุ่มประเทศสมาชิกอาเซียน โดยสร้างและเพิ่มกิจกรรมที่มีมูลค่าเพิ่ม (Value-Added)
- 3) ไทยจำเป็นต้องมีความสามารถในการบริหารจัดการโลจิสติกส์และห่วงโซ่อุปทาน และควบคุมการตลาดและช่องทางการจัดจำหน่ายในภูมิภาคอาเซียนอย่างมีประสิทธิภาพ
- 4) พัฒนาระบบและสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้า (Trade Facilitation) และการบริหารจัดการโลจิสติกส์ตามแนวชายแดน (Border Trade)
- 5) พัฒนาโครงข่ายเส้นทางคมนาคมและการขนส่งทางบกที่เหมาะสม โดยเฉพาะระบบรางและถนน โดยเร่งพัฒนาระบบ Missing Link ภายในประเทศเพื่อรองรับการค้าระหว่างประเทศ ในขณะที่พัฒนาการขนส่งระหว่างประเทศที่เชื่อมโยงประเทศไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน โดยคำนึงถึงผลตอบแทนทางเศรษฐกิจที่จะได้รับกลับมาสู่ประเทศจากการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งระหว่างประเทศ
- 6) เปรียบเทียบกฎหมายและกฎระเบียบที่เป็นอุปสรรคต่อการพัฒนาโลจิสติกส์ของประเทศ และการค้าระหว่างประเทศ

(2) บทบาทของประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีน

ตามแผนพัฒนาเศรษฐกิจแห่งชาติฉบับที่ 12 จีนได้เน้นการค้ากับภูมิภาคอาเซียนเป็นหลัก โดยจีนมีการวางแผนสร้างเครือข่ายเชื่อมโยงทางถนนและทางรถไฟในภูมิภาคอาเซียน และมีแนวโน้มที่จะเข้ามาประกอบธุรกิจและทำการค้าในประเทศไทยมากขึ้น ดังจะเห็นได้จากปัจจุบัน จีนได้ดำเนินการค้าเชิงรุกอย่างต่อเนื่อง เช่น เจาะตลาดโดยตรงมาที่ตลาดไท ตลาดสี่มุมเมือง และการเปิดห้างสรรพสินค้าใหม่ China City Complex ซึ่งจีนกำลังสร้างเครือข่ายทางการค้าและภูมิการกระจายสินค้า ทำให้ครองส่วนแบ่งการตลาดในประเทศไทยมากขึ้น ซึ่งจะทำให้ประเทศไทยต้องประสบภาวะการแข่งขันที่รุนแรงมากขึ้น อย่างไรก็ตาม แม้ว่าจะเกิดโอกาสทางการค้า กล่าวคือ จะก่อให้เกิดกิจกรรมด้านการค้าและเศรษฐกิจกับจีนมากขึ้น แต่อาจมีปัจจัยเสี่ยงหรือภัยคุกคาม คือ โครงสร้างพื้นฐานการขนส่งของไทยมีแนวโน้มอาจถูกใช้เป็นทางผ่านของพ่อค้าจีนและสินค้าจีนและสร้างมูลค่าให้กับประเทศจีนมากกว่าการสร้างมูลค่าให้กับประเทศไทย ช่องทางการตลาดและจำหน่ายจะถูกควบคุมโดยจีน และผู้ประกอบการขนส่งไทยจะต้องเผชิญสภาวะการแข่งขันที่เข้มข้นขึ้นจากจีน รวมทั้งปัญหาการปลอมแปลงสินค้าของจีนร่วมกับสินค้าไทยจะมีแนวโน้มเพิ่มมากขึ้น ซึ่งจะส่งผลเสียต่อภาพลักษณ์ของประเทศไทย

จากผลกระทบที่มีนัยสำคัญต่อประเทศไทยดังกล่าว ประเทศไทยจึงควรต้องเตรียมความพร้อมและสร้างโอกาสเชิงรุกดังนี้

- 1) กำหนดให้การพัฒนาระบบโลจิสติกส์เป็นวาระแห่งชาติ (National Agenda) ของประเทศ เพื่อรองรับสถานการณ์การแข่งขันที่ทวีความรุนแรงมากขึ้นทั้งจากจีน และประเทศสมาชิกในอาเซียน โดยเฉพาะประเทศจีนจะเข้ามามีส่วนแบ่งทางการตลาดมากขึ้น และประเทศไทยจะต้องเผชิญกับสภาวะการแข่งขันที่เข้มข้นจากจีน
- 2) เร่งพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานในระดับภูมิภาคให้มากขึ้นนอกเหนือจากระดับภายในประเทศ เพื่อรองรับการค้ากับจีนที่มุ่งเน้นการค้ากับภูมิภาคอาเซียนเป็นหลักตามแผนชาติฉบับที่ 12 ของจีน
- 3) กำหนดมาตรฐานสินค้านำเข้าอย่างเข้มงวดเพื่อป้องกันปัญหาสินค้าจีนที่ไม่มีคุณภาพ การปลอมแปลงสินค้า รวมทั้งเพื่อปกป้องสินค้าไทยจากการแข่งขันด้านสินค้านำเข้าจากจีนที่มีแนวโน้มที่ไหลเข้ามาในประเทศไทยเพิ่มมากขึ้น
- 4) ส่งเสริมและพัฒนาผู้ประกอบการ พ่อค้าคนกลาง (Trader) และผู้ประกอบการ LSPs ของไทยให้มีความรู้และความสามารถในการแข่งขันและค้าขายกับพ่อค้าจีนได้อย่างเหมาะสม
- 5) ภาครัฐควรส่งเสริมผู้ประกอบการไทยให้ไปลงทุนในตลาดต่างประเทศมากขึ้น โดยให้การสนับสนุนสิทธิประโยชน์และสิ่งจูงใจต่างๆ เช่น ยกเลิกการเก็บภาษีนำเข้าจากรายได้ในประเทศและจากต่างประเทศ เป็นต้น
- 6) ภาครัฐจำเป็นต้องศึกษาและทำความเข้าใจแผนการพัฒนาของจีนอย่างลึกซึ้ง และออกกฎระเบียบหรือกฎหมายเพื่อปกป้องผู้ประกอบการ และ/หรือแรงงานชาวไทย

(3) ปัจจัยด้านต้นทุนพลังงาน

น้ำมันเป็นต้นทุนในโลจิสติกส์ที่สำคัญเนื่องจากการขนส่งของไทยส่วนใหญ่เป็นการขนส่งทางถนน และราคาน้ำมันเป็นปัจจัยภายนอกที่ประเทศไทยไม่สามารถควบคุมได้ และโดยเฉพาะอย่างยิ่งราคาน้ำมันมีแนวโน้มเพิ่มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง โดยราคาน้ำมันดิบตาม Brent และ WTI คาดการณ์ว่า ในไตรมาสที่ 3 ของปี ค.ศ. 2011 ราคาน้ำมันอยู่ระหว่างที่ 95-110 เหรียญสหรัฐฯ ต่อบาร์เรล และจะเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องในไตรมาสที่ 4 ซึ่งอยู่ระหว่างที่ 100-115 เหรียญสหรัฐฯ ต่อบาร์เรล ส่วนในปี ค.ศ. 2012 ราคาน้ำมันจะเพิ่มขึ้นโดยเฉลี่ยอยู่ระหว่างที่ 114-124 เหรียญสหรัฐฯ ต่อบาร์เรล ในขณะที่ IEA ประมาณการอุปสงค์น้ำมันโลกในระยะ 5 ปีข้างหน้า (ปี ค.ศ. 2010-2015) ที่จะเพิ่มขึ้น 1.2 ล้านบาร์เรลต่อวัน หรือร้อยละ 1.3 และการบริโภคน้ำมันจะเพิ่มสู่ระดับ 95.3 ล้านบาร์เรลต่อวัน ในปี ค.ศ. 2016

นอกจากนี้ปัญหาด้านสิ่งแวดล้อมที่เกิดจากการใช้พลังงานในภาคการขนส่งนั้นยังทวีความรุนแรงอย่างต่อเนื่องและกลายเป็นข้อกั่วงวลในระดับโลก จึงทำให้การเตรียมการสำหรับการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม (Green Logistics) กลายเป็นกระแสและแนวโน้มที่มีบทบาทสำคัญมากขึ้น ซึ่งภาครัฐไทยควรให้ความสำคัญ โดยกระแสและแนวโน้มการพัฒนาโลจิสติกส์ของประเทศที่พัฒนาแล้วจะเน้นโลจิสติกส์ที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมด้วยการลดการขนส่งสินค้าทางรถบรรทุก และเพิ่มการขนส่งทางรถไฟและทางเรือให้มากขึ้น เพื่อลดมลภาวะต่างๆ

จากปัจจัยด้านต้นทุนพลังงานที่มีแนวโน้มเพิ่มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง อาจทำให้ผู้ประกอบการขนส่งไทยจำเป็นอย่างยิ่งที่จะต้องรวมกลุ่มกันเพื่อให้กลายเป็นผู้ประกอบการรายใหญ่ที่เข้มแข็ง มีอำนาจในการต่อรอง และสามารถแข่งขันกับผู้ประกอบการต่างชาติได้ นอกจากนี้การรวมกลุ่มยังจะเป็นประโยชน์ต่อการแลกเปลี่ยนข้อมูลการเดินรถบรรทุกระหว่างกัน เพื่อร่วมขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุกคันเดียวกัน เพื่อให้การใช้ประโยชน์จากการขนส่งด้วยรถบรรทุกเกิดผลสูงสุด (Optimization) นอกจากนี้จะทำให้ภาครัฐเร่งผลักดันการพัฒนาการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multimodal Transportation) ให้สำเร็จเป็นรูปธรรม เนื่องจากการขนส่งทางถนนเป็นหลักต้องพึ่งพาการใช้พลังงานซึ่งเป็นเหตุให้ต้นทุนโลจิสติกส์ของไทยสูง และเป็นการลดการใช้พลังงานซึ่งสอดคล้องกับกระแสและแนวโน้มการพัฒนาโลจิสติกส์ที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม (Green Logistics)

อย่างไรก็ดี ปัจจัยเชิงลบที่อาจจะเกิดขึ้น คือ สภาวะราคาน้ำมันที่สูงขึ้นอย่างต่อเนื่องทำให้ต้นทุนการขนส่งสินค้าของผู้ประกอบการไทยเพิ่มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง ซึ่งจะทำให้การขนส่งสินค้าของผู้ประกอบการทั้งชาวไทยและต่างชาติที่อยู่ในประเทศไทยไม่สามารถแข่งขันกับผู้ประกอบการของประเทศเพื่อนบ้านได้ โดยเฉพาะในปี ค.ศ. 2013 ที่อุตสาหกรรมโลจิสติกส์จะเปิดเสรีในอาเซียน นอกจากนี้เมื่อมีการเคลื่อนย้ายการลงทุนอย่างเสรีในปี ค.ศ. 2015 ผู้ประกอบการต่างชาติอาจย้ายฐานการผลิต หากเผชิญกับปัญหาอุปสรรคด้านระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยที่ไม่มีประสิทธิภาพและทำให้ต้นทุนสูงขึ้น และจากการที่ประเทศไทยยังเน้นการขนส่งทางถนนเป็นหลัก ซึ่งนอกจากจะทำให้ต้นทุนโลจิสติกส์สูงจากราคาน้ำมันที่

เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องแล้ว ยังจะสร้างปัญหาผลกระทบทางอากาศให้กับประเทศมากขึ้นด้วย ซึ่งหากประเทศไทยขาดการเตรียมความพร้อมที่ดีสำหรับการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม (Green Logistics) จะส่งผลกระทบต่อคุณภาพชีวิต และสุขภาพของประชาชนในประเทศตามมา

จากผลกระทบที่มีนัยสำคัญต่อประเทศไทยดังกล่าว ข้อเสนอแนะเพื่อเตรียมความพร้อมสำหรับประเทศไทยมีดังนี้

1) ประเทศไทยจำเป็นต้องวางแผนพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพของระบบโลจิสติกส์ โดยคำนึงถึงปัจจัยการเปลี่ยนแปลงด้านต้นทุนพลังงาน ควบคู่ไปกับปัจจัยด้านความเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม (Green Logistics)

2) คิดค้นและแสวงหาเทคโนโลยีและพลังงานทางเลือกที่เหมาะสม เพื่อลดการพึ่งพาการใช้พลังงาน ในขณะที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม

3) สนับสนุนการวิจัยและพัฒนาเทคโนโลยีใหม่สำหรับการขนส่งในอนาคตอย่างจริงจัง ขณะที่แสวงหาเทคโนโลยีและนวัตกรรมด้านโลจิสติกส์และการขนส่งจากต่างประเทศที่เพิ่มประสิทธิภาพ ลดการใช้พลังงาน ในขณะเดียวกันเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม เช่น ระบบขนส่งและจราจรอัจฉริยะ หรือ Intelligent Transport System (ITS) ระบบ ITS นั้นนอกจากจะช่วยแก้ปัญหาจราจรติดขัดแล้ว ยังรวมถึงการนำเทคโนโลยี ICT มาช่วยในการขนส่ง เช่น การขนส่งสินค้า หรือการขนส่งมวลชน และรวมถึงความอัจฉริยะที่ใส่เข้าไปในโครงสร้างพื้นฐานด้านการจราจรและตัวยานพาหนะเองอีกด้วย นอกจากนี้ ITS ยังส่งผลทางอ้อมต่อการลดและป้องกันอุบัติเหตุ การลดปัญหาผลกระทบ และการประหยัดพลังงาน อย่างไรก็ตาม ความสำเร็จของโครงการที่นำ ITS มาใช้ให้ถูกทิศทางและเกิดประโยชน์สูงสุด

4) ศึกษาแนวโน้มเทคโนโลยีใหม่ในการบริหารจัดการโลจิสติกส์ เช่น การนำ Business Continuity Plan/Program (BCP) เข้ามาใช้ในระบบโลจิสติกส์ เพื่อให้มีแผนและระบบสำรองที่จะรองรับให้ระบบและกระบวนการดำเนินงานด้านโลจิสติกส์สามารถดำเนินงานต่อไปได้อย่างต่อเนื่องโดยไม่หยุดชะงัก แม้ในภาวะที่ประสบวิกฤตการณ์ต่างๆ หรือสถานการณ์ฉุกเฉินต่างๆ ที่ไม่คาดฝันจากทั้งความเสี่ยงจากภัยพิบัติทางธรรมชาติและความเสี่ยงจากทางการเมือง เช่น อุทกภัย เหตุการณ์ความไม่สงบจากการชุมนุมทางการเมือง BCP เป็นการวางแผนล่วงหน้าถึงความเสี่ยงที่จะเกิดขึ้นจากเหตุการณ์ที่ไม่คาดคิด และหาแนวทางที่จะลดผลกระทบหรือความรุนแรงจากเหตุการณ์ดังกล่าว เพื่อให้การดำเนินงานขององค์กรนั้นๆ เป็นไปอย่างราบรื่นและต่อเนื่อง ในขณะที่การบริหารจัดการวิกฤตการณ์ (Crisis Management) ก็มีความสำคัญเช่นกันโดยจะใช้เมื่อเหตุวิกฤต หรือสิ่งที่ไม่คาดฝันได้เกิดขึ้นแล้ว หากองค์กรมี BCP ที่ดีย่อมจะลดโอกาสที่จะต้องใช้ Crisis Management ดังนั้นภาครัฐจึงควรเล็งเห็นความสำคัญในการนำเทคโนโลยีใหม่ เช่น BCP และ Crisis Management มาปรับใช้ในการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ ซึ่งจะเป็แผนรับมือความเสี่ยงในกรณีที่เกิด Supply Chain Disruption และรองรับสถานการณ์ต่างๆ ที่ไม่คาดฝันได้อย่างมีประสิทธิภาพและทันท่วงที เพื่อลดผลกระทบที่จะเกิดขึ้นต่อประเทศให้น้อยที่สุด

5) ศึกษาเงื่อนไขด้านกฎระเบียบ มาตรการหรือข้อบังคับระดับสากลที่จะส่งผลกระทบต่อรูปแบบการขนส่งและการวางแผนโลจิสติกส์ในภาพรวม เช่น กฎระเบียบเกี่ยวกับ Emission ที่ส่งผลกระทบต่อ

ต่อโลจิสติกส์และการขนส่งระหว่างประเทศของไทย ในขณะที่ปรับกฎหมายของไทยให้ครอบคลุมประเด็นความเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม และบังคับใช้กฎหมายอย่างจริงจัง เช่น มาตรการในการตรวจสอบและควบคุมการปลดปล่อยมลพิษทางอากาศในสาขาการคมนาคมและขนส่ง เป็นต้น

6) เร่งส่งเสริมและผลักดันการพัฒนาการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multimodal Transportation) ให้สำเร็จเป็นรูปธรรม เนื่องจากการขนส่งทางถนนเป็นหลักต้องพึ่งพาการใช้พลังงานซึ่งเป็นเหตุให้ต้นทุนโลจิสติกส์ของไทยสูงและปัญหาด้านสิ่งแวดล้อมเพิ่มขึ้น

7) ผู้ประกอบการขนส่งรายเล็กของไทยควรรวมกลุ่มกันเพื่อให้เป็นผู้ประกอบการรายใหญ่ที่เข้มแข็ง มีอำนาจในการต่อรอง และสามารถแข่งขันกับผู้ประกอบการขนส่งต่างชาติได้

6.3) กรณีศึกษาต่างประเทศ

ที่ปรึกษาฯ ได้หยิบยกกรณีศึกษาของประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีน มาเลเซีย และสิงคโปร์ เพื่อศึกษาประเด็นการพัฒนาด้านโลจิสติกส์ และ/หรือ แผนพัฒนาโลจิสติกส์แห่งชาติ ของประเทศเหล่านี้ เพื่อเป็นประโยชน์ในการนำมาประยุกต์ใช้กับประเทศไทยอย่างเหมาะสม โดยมีรายละเอียดดังนี้

6.3.1) ประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีน

1) ประเด็นการพัฒนาด้านโลจิสติกส์/แผนพัฒนาโลจิสติกส์

ประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีนได้มีการวางแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านระบบโลจิสติกส์และการขนส่งภายในประเทศ ซึ่งสนับสนุนและสอดคล้องกับแผนพัฒนาเศรษฐกิจแห่งชาติของจีน ฉบับที่ 12 ฉบับปัจจุบัน เพื่อบรรลุเป้าหมายของประเทศที่กำหนดไว้ โดยจีนได้เริ่มวางแผนการพัฒนาจากนโยบายและแผนระดับชาติ จากนั้นแปลงนโยบายและแผนฯ ไปสู่ยุทธศาสตร์ (Top-Down) โดยกำหนดเป้าหมายในการพัฒนาประเทศอย่างชัดเจน

แผนภาพที่ 40: ประเด็นการพัฒนาด้านโลจิสติกส์เพื่อสนับสนุนเป้าหมายของแผนพัฒนาเศรษฐกิจแห่งชาติ ฉบับที่ 12 ของประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีน



จากแผนภาพที่ 40 แสดงให้เห็นว่า ประเด็นยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านระบบโลจิสติกส์ของจีนสนับสนุนแผนพัฒนาเศรษฐกิจแห่งชาติ ซึ่งจีนได้กำหนดเป้าหมายในการพัฒนาไว้หลายประเด็น โดยประเด็นยุทธศาสตร์ที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาโลจิสติกส์ที่ปรากฏในแผนพัฒนาเศรษฐกิจแห่งชาติฉบับที่ 12 ของจีนมีดังนี้

- เพิ่มการขนส่งทางน้ำและทางรถไฟเพื่อลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์
- ขยายโครงสร้างพื้นฐานไปยังภาคตะวันตกของประเทศ เพื่อให้เกิดความเท่าเทียมกันในสังคมมากขึ้น
- พัฒนาเทคโนโลยีด้านการขนส่ง เช่น รถไฟความเร็วสูง เป็นต้น
- พัฒนาการขนส่งทางถนนและโลจิสติกส์

การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานในประเทศจีนยังมีความจำเป็นอยู่มากเนื่องจากปัจจุบันยังมีไม่เพียงพอ ดังนั้นจีนจึงพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานภายในประเทศในทุกรูปแบบการขนส่งดังนี้

การขนส่งทางน้ำ (Shipping)

- รัฐบาลยังคงเน้นการขนส่งทางน้ำต่อเนื่องจากแผนพัฒนาเศรษฐกิจแห่งชาติฉบับที่ 11 โดยในปี พ.ศ. 2553 เส้นทางน้ำมีความยาวกว่า 110,000 กิโลเมตร
- กระตุ้นการขนส่งทางน้ำภายในประเทศ โดยเฉพาะบริเวณแม่น้ำแยงซีเกียง

การขนส่งทางรถไฟ (Rail)

- รัฐบาลเพิ่มเครือข่ายรถไฟความเร็วสูงเป็น 45,000 กิโลเมตร ภายในปี พ.ศ. 2558 และเชื่อมต่อเมืองที่มีประชากรอยู่อย่างน้อย 500,000 คน โดยใช้งบประมาณลงทุน 700 พันล้านหยวน
- เชื่อมต่อทางรถไฟระหว่างจังหวัดเสฉวน (Sichuan) กับเขตปกครองตนเองทิเบต (Tibet Autonomous Region)

การขนส่งทางอากาศ (Aviation)

- รัฐบาลลงทุน 1.5 แสนล้านหยวน เพื่อพัฒนาการขนส่งทางอากาศ
- เพิ่มจำนวนสนามบินจาก 175 แห่ง เป็น 220 แห่ง และสร้างสนามบินเพิ่มอีก 1 แห่งในกรุงปักกิ่ง
- เพิ่มจำนวนเครื่องบินจาก 2,600 ลำ เป็น 4,500 ลำ

การขนส่งทางถนนและโลจิสติกส์ (Road & Logistics)

การขนส่งทางบก

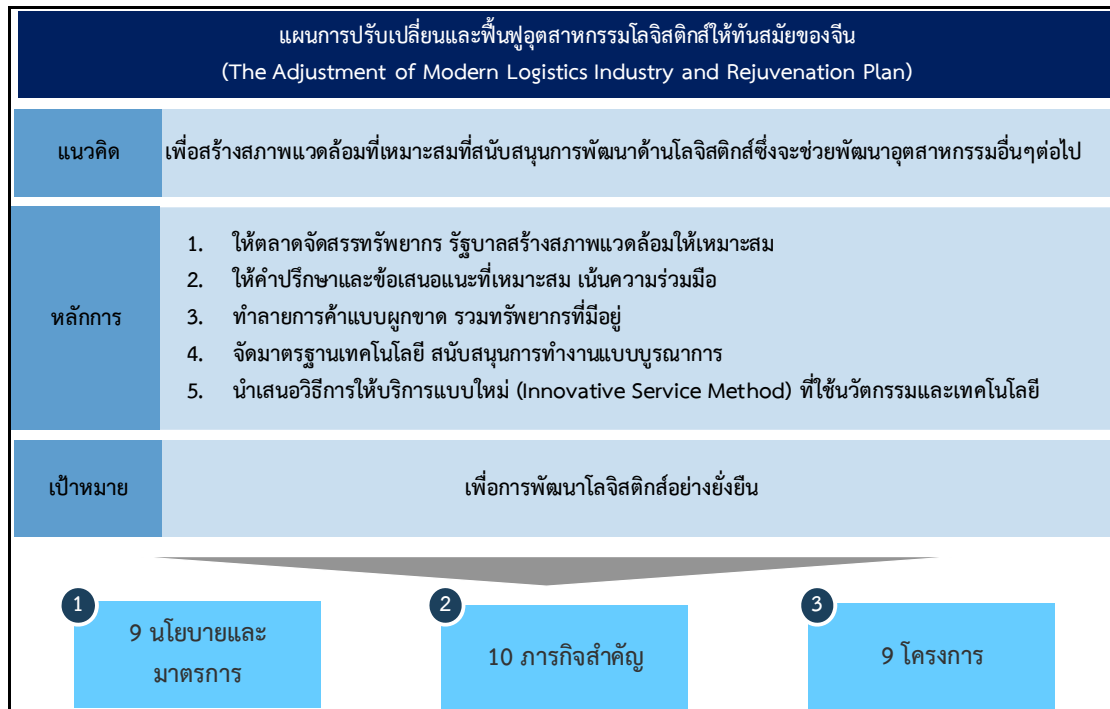
- สร้างทางหลวงพิเศษออกจากกรุงปักกิ่งจำนวน 7 สาย สร้างทางหลวงพิเศษที่เชื่อมต่อภาคเหนือและภาคใต้จำนวน 9 สาย และสร้างทางหลวงพิเศษที่เชื่อมต่อภาคตะวันออกกับภาคตะวันตกจำนวน 18 สาย รวมทั้งพัฒนาการขนส่งทางบกในทุกเมือง และกำหนดให้ร้อยละ 90 ของหมู่บ้าน รถยนต์ต้องสามารถเข้าถึงได้

โลจิสติกส์

- อุตสาหกรรมโลจิสติกส์ ต้องมีการพัฒนาประสิทธิภาพ คุณภาพ มาตรฐาน และความปลอดภัย เพื่อตอบสนองต่อนโยบายที่เน้นการให้บริการและอุตสาหกรรมขั้นสูง
- การเปิดโอกาสให้ชาวต่างชาติมาลงทุนในอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ เนื่องจากผู้ประกอบการ LSPs ในจีนยังมีอยู่จำนวนน้อย

นอกจากประเด็นการพัฒนาด้านโลจิสติกส์ที่ปรากฏในแผนพัฒนาเศรษฐกิจแห่งชาติของจีนแล้ว จีนยังมีการจัดทำแผนพัฒนาโลจิสติกส์ของชาติ ดังแสดงในแผนภาพที่ 41

แผนภาพที่ 41: แผนพัฒนาโลจิสติกส์ของประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีน



แผนพัฒนาโลจิสติกส์แห่งชาติของจีน หรือที่เรียกว่า “แผนการปรับเปลี่ยนและฟื้นฟูอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ให้ทันสมัยของจีน (The Adjustment of Modern Logistics Industry and Rejuvenation Plan)” นั้นมีแนวคิดหลักเพื่อสร้างสภาพแวดล้อมที่เหมาะสมที่สนับสนุนการพัฒนาด้านระบบโลจิสติกส์ของประเทศ ซึ่งจะช่วยพัฒนาและสนับสนุนอุตสาหกรรมอื่นๆ ต่อไปอย่างยั่งยืน โดยมีหลักการ ดังนี้

- 1) ให้ตลาดจัดสรรทรัพยากร รัฐบาลสร้างสภาพแวดล้อมที่เหมาะสม
- 2) ให้คำปรึกษาและข้อเสนอแนะที่เหมาะสม เน้นความร่วมมือสนับสนุนการทำงานแบบบูรณาการ
- 3) ทำลายการผูกขาดแบบผูกขาด รวบรวมทรัพยากรที่มีอยู่และนำไปใช้ให้เกิดประโยชน์สูงสุด
- 4) พัฒนาเทคโนโลยีให้มีมาตรฐาน
- 5) นำเสนอวิธีการให้บริการแบบใหม่ (Innovative Service Method) ที่ใช้นวัตกรรมและเทคโนโลยี

2) การบริหารจัดการกลไกขับเคลื่อนการพัฒนาโลจิสติกส์

เพื่อที่จะขับเคลื่อนการพัฒนาอุตสาหกรรมโลจิสติกส์อย่างยั่งยืน ประเทศจีนได้กำหนด 9 นโยบายและมาตรการ 10 ภารกิจสำคัญ และ 9 โครงการ ดังนี้

9 นโยบายและมาตรการ ได้แก่

- 1) ยกระดับองค์กรและส่งเสริมการรวมกลุ่มด้านโลจิสติกส์
- 2) ปฏิรูปการจัดการระบบโลจิสติกส์
- 3) พัฒนานโยบายและกฎระเบียบด้านโลจิสติกส์ให้ทันสมัย
- 4) ปฏิบัติตามแผนด้านโลจิสติกส์ที่ได้วางไว้
- 5) เพิ่มวัตถุดิบ (Input) ในด้านโลจิสติกส์จากหลายช่องทาง
- 6) เพิ่มการเก็บข้อมูลด้านโลจิสติกส์
- 7) สนับสนุนความร่วมมือระหว่างประเทศด้านโลจิสติกส์ให้มากขึ้น
- 8) กระตุ้นการพัฒนาทรัพยากรมนุษย์และการฝึกอบรม
- 9) ให้องค์กรที่เป็นมืออาชีพแสดงบทบาทได้อย่างเต็มที่

10 ภารกิจสำคัญ ได้แก่

- 1) ขยายอุปสงค์โลจิสติกส์ภายในประเทศอย่างจริงจัง
- 2) สนับสนุนการรวมกลุ่มผู้ให้บริการด้านโลจิสติกส์เพื่อให้บริการอย่างมืออาชีพ
- 3) กระตุ้นการควบรวมกิจการ (M&A) ของอุตสาหกรรมโลจิสติกส์
- 4) เร่งการพัฒนาด้านโลจิสติกส์ในบางพื้นที่
- 5) เร่งการพัฒนาการหมุนเวียนของสินค้าและโลจิสติกส์ระหว่างประเทศ
- 6) กระจายสินค้าในภูมิภาคของอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ให้เกิดประโยชน์สูงสุด
- 7) พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งหลายรูปแบบให้สอดคล้องกัน
(Multimodal Transportation)
- 8) พัฒนามาตรฐานของเทคโนโลยีสารสนเทศด้านโลจิสติกส์
- 9) พัฒนาระบบการจัดมาตรฐานของโลจิสติกส์
- 10) ส่งเสริมผลงานวิจัยและพัฒนาด้านเทคโนโลยีเพื่อพัฒนาอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ให้
เข้มแข็งขึ้น

9 โครงการ ได้แก่

- 1) โครงการพัฒนาการขนส่งสินค้าหลายรูปแบบ และติดตั้งอุปกรณ์เคลื่อนย้ายสินค้า

เป็นโครงการพัฒนาระบบโลจิสติกส์และการขนส่งในหลากหลายรูปแบบการขนส่งทั้งทางเรือ ทางรถไฟ ทางถนน และทางอากาศ ให้สอดคล้องกัน รวมทั้งมีการคัดเลือกตำแหน่งที่ตั้งที่เหมาะสมในการเป็นศูนย์กลางด้านโลจิสติกส์ การจำแนกสถานที่

สำหรับวางตู้คอนเทนเนอร์ การใช้อุปกรณ์ร่วมกัน การยกระดับขีดความสามารถในการเคลื่อนย้ายตู้คอนเทนเนอร์ทางรถไฟ และเน้นการแก้ไขปัญหาด้านโลจิสติกส์ระหว่างท่าเรือกับทางรถไฟ และทางรถไฟกับทางถนน รวมทั้งเส้นทางหลวงต่างๆ และสนามบิน เป็นต้น

2) โครงการจัดตั้งเขตโลจิสติกส์และการขนส่ง (Logistics Park)

เป็นโครงการสร้างเขตโลจิสติกส์และการขนส่งที่มีศูนย์กลางการให้บริการโลจิสติกส์แบบมืออาชีพและครบวงจร เพื่อให้มีศูนย์รวมของเส้นทางคมนาคม รวมทั้งเมืองที่เป็นจุดเชื่อมต่อโลจิสติกส์และการขนส่งกับเขตธุรกิจที่สำคัญ โดยคำนึงถึงการใช้ที่ดินให้สอดคล้องกับการพัฒนาและความต้องการของเมืองและชนบท และยึดหลักการบริหารให้เกิดประโยชน์สูงสุด เพื่อจัดปัญหาการลงทุนที่ซ้ำซ้อนและสูญเปล่า นอกจากนั้นยังมีการเร่งสร้างสาธารณูปโภคพื้นฐาน รวมทั้งยกระดับประสิทธิภาพของขบข้ายโลจิสติกส์และการขนส่ง

3) โครงการการกระจายสินค้าในเมือง (City Distribution)

เป็นโครงการที่ภาครัฐมุ่งส่งเสริมธุรกิจให้บริการโลจิสติกส์และการขนส่งให้มีการใช้เทคโนโลยีที่ทันสมัยและมีการเชื่อมโยงเครือข่ายธุรกิจเป็นแบบลูกโซ่ ทั้งในด้านการบริหารจัดการโลจิสติกส์และการขนส่ง และการกระจายสินค้าให้เพียงพอต่อความต้องการของผู้บริโภค โดยเพิ่มความรวดเร็วในการขนส่งสินค้า ส่งเสริมธุรกิจให้บริการโลจิสติกส์ให้พัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขัน และร่วมกันแก้ไขปัญหาการขนส่งสินค้าในเขตเมือง

4) โครงการพัฒนาโลจิสติกส์และการขนส่งนอกเขตเมือง

ประกอบด้วย การเร่งรัดพัฒนาเส้นทางการขนส่งทรัพยากรธรรมชาติ เช่น ถ่านหิน จากแหล่งที่สำคัญ เช่น มองโกเลีย ชานซี รวมทั้งให้มีการสร้างเครือข่ายการดูแลการขนส่งเมืองท่าน้ำมัน ยกกระดับประสิทธิภาพการขนส่งน้ำมัน เพิ่มการสร้างสาธารณูปโภค การขนส่งทางเรือสำหรับสินค้าและทรัพยากรแร่ต่างๆ ตลอดจนปรับปรุงกฎเกณฑ์และเงื่อนไขต่างๆ ให้ทันสมัย นอกจากนั้นสร้างระบบการขนส่งและปรับปรุงเส้นทางการขนส่งสินค้าเกษตรให้มีความรวดเร็วและประหยัดขึ้น โดยเฉพาะจากภาคเหนือมายังภาคใต้ และจากภาคตะวันตกไปยังภาคตะวันออก ส่งเสริมการพัฒนาตลาดสินค้าทางการเกษตร ส่งเสริมการแปรรูปสินค้าเกษตร การเก็บรักษาสินค้า ตลอดจนสนับสนุนให้เกิดศูนย์กลางโลจิสติกส์และการขนส่งสินค้าอุปโภคบริโภคในภูมิภาคหรือนอกเขตเมือง

5) โครงการพัฒนาระบบโลจิสติกส์และการขนส่งในภาคอุตสาหกรรมการผลิต

ประกอบด้วย การส่งเสริมการพัฒนาและชี้แนะแนวทางการใช้บริการจากธุรกิจให้บริการโลจิสติกส์จากภายนอก (Outsourcing) ให้มากขึ้น ขณะที่สนับสนุนให้เกิดธุรกิจให้บริการโลจิสติกส์ในประเทศเพิ่มขึ้น เพื่อตอบสนองความต้องการของภาคอุตสาหกรรม การผลิต รวมทั้งยกระดับขีดความสามารถในการให้บริการของธุรกิจให้บริการโลจิสติกส์ ภายนอก นอกจากนั้นให้มีการปรับปรุงประสิทธิภาพของกระบวนการผลิตเพื่อยกระดับขีดความสามารถในการแข่งขัน

6) โครงการพัฒนามาตรฐานและเทคโนโลยีด้านโลจิสติกส์

เป็นการกระตุ้นให้เกิดการพัฒนามาตรฐานและเทคโนโลยีด้านคลังสินค้า การจัดเก็บสินค้าคงคลัง ตลอดจนเครื่องมืออุปกรณ์ในการจัดเก็บและการขนส่ง-เคลื่อนย้ายสินค้าให้มีมาตรฐานและรูปแบบเดียวกัน อีกทั้งรณรงค์การอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม ส่งเสริมให้มีการนำเศษวัสดุเหลือใช้กลับมาใช้ใหม่ นอกจากนั้นส่งเสริมการประยุกต์ใช้เทคโนโลยีในการตรวจสอบและติดตามสินค้า ตลอดจนสร้างระบบคลังสินค้าอัตโนมัติ

7) โครงการพัฒนาศูนย์ข้อมูลสารสนเทศด้านระบบโลจิสติกส์และการขนส่ง

เป็นการส่งเสริมการจัดตั้งศูนย์ข้อมูลสารสนเทศด้านระบบโลจิสติกส์และการขนส่งเพื่อให้มีการแลกเปลี่ยนข้อมูลข่าวสารระหว่างกันในทางธุรกิจ เช่น ข้อมูลเกี่ยวกับสภาพภูมิศาสตร์เพื่อโลจิสติกส์และการขนส่ง การซื้อขายสินค้าผ่านทางอิเล็กทรอนิกส์ การเผยแพร่ข้อมูลสารสนเทศที่เป็นประโยชน์แก่นักธุรกิจสำหรับใช้ในการตัดสินใจ รวมทั้งการพัฒนาองค์ความรู้ใหม่ๆ ด้านโลจิสติกส์ใหม่ที่น่าสนใจ ตลอดจนพัฒนาระบบสารสนเทศด้านโลจิสติกส์ให้แก่ธุรกิจขนาดกลางและขนาดย่อม

8) โครงการวิจัยและพัฒนาด้านโลจิสติกส์ (R&D)

ประกอบด้วย การกระตุ้นให้มีการศึกษาวิจัยเพื่อการพัฒนาเทคโนโลยีใหม่ๆ ด้านโลจิสติกส์และการขนส่งโดยให้ความสำคัญกับระบบติดตามการขนส่งสินค้าหรือการหาตำแหน่งสินค้า การพัฒนาระบบการคมนาคมแบบครบวงจร การพัฒนาซอฟต์แวร์เกี่ยวกับการบริหารจัดการระบบโลจิสติกส์และการขนส่ง การให้บริการข่าวสารเคลื่อนที่ในรูปแบบที่หลากหลาย การสนับสนุนผู้ประกอบการให้พัฒนาความสามารถด้านเทคโนโลยีเพื่อธุรกิจของตน รวมทั้งการติดต่อสื่อสารผ่านเครือข่ายอิเล็กทรอนิกส์

9) โครงการการขนส่งโลจิสติกส์แบบเร่งด่วน (Contingency Logistics)

เป็นการสร้างระบบเครือข่ายโลจิสติกส์และการขนส่งแบบเร่งด่วน เพื่อให้สามารถตอบสนองความต้องการแม้ในภาวะฉุกเฉินหรือกรณีเร่งด่วนได้ โดยไม่ทำให้การขนส่งสินค้าเกิดการหยุดชะงัก นอกจากนั้นให้มีการจัดทำระบบข่าวสารทางธุรกิจ โลจิสติกส์และการขนส่ง และให้เกิดการหมุนเวียนข้อมูลข่าวสาร อีกทั้งพัฒนาการผลิตสินค้าแบบเร่งด่วนโดยในกรณีที่มีความต้องการเร่งด่วนก็สามารถขนส่งสินค้ามาทดแทนได้ทันที มีการพัฒนาประสิทธิภาพในการขนส่งที่รวดเร็วและทันเวลาต่อการจัดเก็บสินค้าเพื่อสำรองไว้ใช้ในกรณีเร่งด่วน เป็นต้น

3) ปัจจัยความสำเร็จของการพัฒนาโลจิสติกส์ของประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีน

จากการศึกษาแผนพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยแล้ว สามารถสรุปปัจจัยความสำเร็จของแผนฯ ได้ว่า แผนพัฒนาโลจิสติกส์ของจีน นั้นมีการวางแผนแบบ Issue-Based กล่าวคือ จีนได้กล่าวถึงหลักการของแผนเพื่อเป็นการกำหนดเป้าหมายและวัตถุประสงค์ของแผนว่า แผนนี้จะสามารถนำไปสู่การพัฒนาโลจิสติกส์ในรูปแบบใด โดยอยู่บนหลักการที่ทันสมัย และเน้นการพัฒนาที่ยั่งยืน โดยแผนของจีนเน้นการนำเทคโนโลยีมาประยุกต์ใช้ในอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ เน้นการทำงานแบบร่วมมือกันของหลายองค์กร และเน้นให้ตลาดหรือภาคเอกชนเป็นผู้มีบทบาทหลัก (Key Player) ในอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ ในขณะที่ภาครัฐเป็นผู้สร้างบรรยากาศให้เหมาะสมและเอื้อต่อการดำเนินกิจกรรมทางโลจิสติกส์ นอกจากนั้นแผนโลจิสติกส์ของจีนยังกล่าวถึงนโยบายและภารกิจสำคัญที่จะต้องขับเคลื่อนไปสู่การปฏิบัติเพื่อให้เป็นไปตามหลักการในแต่ละประเด็นอย่างชัดเจน และยังกำหนดโครงการอย่างชัดเจนที่สอดคล้องกับหลักการ นโยบาย และภารกิจสำคัญดังกล่าวอย่างเป็นระบบ ทำให้เห็นความชัดเจนทั้งในระดับหลักการและนโยบาย และในระดับการแปลงและขับเคลื่อนไปสู่การปฏิบัติ ซึ่งสอดคล้องกัน หรือ เห็นถึงกลไกขับเคลื่อนแผนไปสู่การปฏิบัติอย่างชัดเจน อาทิเช่น ตามหลักการในการนำเทคโนโลยีที่มีมาตรฐานมาใช้ในอุตสาหกรรมโลจิสติกส์นั้น แผนมีนโยบายสำคัญที่จะกระตุ้นการพัฒนาทรัพยากรมนุษย์และการฝึกอบรม โดยกำหนดภารกิจให้มีการพัฒนามาตรฐานของเทคโนโลยีสารสนเทศด้านโลจิสติกส์ และส่งเสริมงานวิจัยและพัฒนาด้านเทคโนโลยีเพื่อพัฒนาโลจิสติกส์ให้เข้มแข็งมากขึ้น อีกทั้งยังกำหนดให้มีโครงการวิจัยและการพัฒนาด้านโลจิสติกส์

โดยเฉพาะอีกด้วย อีกตัวอย่างหนึ่งคือ การกำหนดหลักการที่จะให้ภาครัฐเป็นผู้สร้างสภาพแวดล้อมอย่างเหมาะสม นโยบายที่สอดคล้องกับหลักการนี้คือ การพัฒนานโยบายและกฎระเบียบให้ทันสมัย และเพิ่มการจัดเก็บข้อมูลด้านโลจิสติกส์ โดยมีภารกิจที่สำคัญคือ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งหลายรูปแบบ (Multimodal Transportation) และกำหนดโครงการที่สอดคล้องคือ โครงการพัฒนาการขนส่งสินค้าหลายรูปแบบและติดตั้งอุปกรณ์เคลื่อนย้ายสินค้า

นอกจากนี้แต่ละโครงการได้มีการระบุถึงการนำไปปฏิบัติอย่างชัดเจน โดยจำแนกโครงการออกตามภูมิภาคของประเทศ กล่าวคือ เนื่องจากการวาดหวังให้แผนโลจิสติกส์เพียงแผนเดียวหรือโครงการเดียวสามารถครอบคลุมทุกความต้องการคงเป็นไปได้ ประเทศจีนจึงได้มีการกำหนดโครงการที่แบ่งเป็นสภาพเศรษฐกิจที่เป็นสังคมเมือง และสังคมชนบท อันเนื่องมาจากกิจกรรมทางเศรษฐกิจที่แตกต่างกัน ทำให้มีความต้องการในการพัฒนาด้านโลจิสติกส์ที่แตกต่างกันตามไปด้วย โดยในสังคมเมือง ประเทศจีน ได้เน้นการใช้เทคโนโลยีเข้ามาใช้ในการขนส่ง ในขณะที่การขนส่งในชนบทซึ่งกิจกรรมทางเศรษฐกิจจะเน้นด้านการขนส่งสินค้าเกษตรและสินค้าเหมืองแร่ต่างๆ ก็ต้องการการพัฒนาในรูปแบบที่แตกต่างกัน เช่น ต้องการให้มีการขนส่งทางรางและทางน้ำมากขึ้น

6.3.2) ประเทศมาเลเซีย

1) ประเด็นการพัฒนาด้านโลจิสติกส์/แผนพัฒนาโลจิสติกส์

รัฐบาลมาเลเซียได้เล็งเห็นถึงความสำคัญของอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ตั้งแต่ปี ค.ศ. 2006 ดังจะเห็นได้จากประเด็นการพัฒนาโลจิสติกส์ได้ถูกระบุไว้ในแผนแม่บทการพัฒนาอุตสาหกรรมฉบับที่ 3 (Industrial Master Plan 3: IMP 3) ของมาเลเซีย โดยเน้นการลงทุนด้านโลจิสติกส์ของประเทศ และได้เริ่มจัดตั้งสภาโลจิสติกส์แห่งชาติมาเลเซีย (Malaysia Logistics Council) ขึ้นในปี ค.ศ. 2007 หลังจากนั้นในปี ค.ศ. 2010 ประเทศมาเลเซียได้จัดทำแผนพัฒนาโลจิสติกส์แห่งชาติมาเลเซียขึ้น และได้จัดการประชุมเชิงปฏิบัติการ (Workshop) เพื่อสร้างความเข้าใจเกี่ยวกับแผนโลจิสติกส์ร่วมกับอุตสาหกรรมต่างๆ ในประเทศ ต่อมาในปี ค.ศ. 2011 ยุทธศาสตร์การพัฒนาประเทศในแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติมาเลเซีย ฉบับที่ 10 (ปี ค.ศ. 2011-2015) ได้ระบุถึงแผนพัฒนาโลจิสติกส์ของประเทศมาเลเซียรวมด้วยดังนี้

แผนภาพที่ 42: แผนพัฒนาโลจิสติกส์ของประเทศมาเลเซีย



จากแผนภาพที่ 42 แสดงถึงวิสัยทัศน์ของแผนพัฒนาโลจิสติกส์ของประเทศมาเลเซีย คือ การพัฒนาโลจิสติกส์การขนส่งสินค้าสู่ระดับโลก โดยให้มีความปลอดภัย เชื่อถือได้ และเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม เพื่อสนับสนุนการเติบโตทางเศรษฐกิจและการพัฒนาของประเทศ โดยประเทศมาเลเซียได้กำหนดเป้าหมายซึ่งแบ่งออกเป็น 3 ระดับคือ ระดับเศรษฐกิจ ระดับอุตสาหกรรม และระดับบริษัท โดยในระดับเศรษฐกิจ ประเทศมาเลเซียต้องการพัฒนามาตรฐานและการจัดการด้านโลจิสติกส์ในปัจจุบันสู่มาตรฐานระดับโลก ในระดับอุตสาหกรรม ประเทศมาเลเซียต้องการยกระดับความสามารถในการแข่งขันของอุตสาหกรรมและความเชื่อมโยงระหว่างอุตสาหกรรมให้ได้ และในระดับบริษัท ประเทศมาเลเซียต้องการพัฒนาที่มุ่งเน้นความต้องการของลูกค้าเป็นสำคัญ ภารกิจที่จะต้องปฏิบัติเพื่อให้เป็นไปตามวิสัยทัศน์และเป้าหมาย คือ พัฒนาระดับคุณภาพการให้บริการด้านโลจิสติกส์ให้กับห่วงโซ่อุปทานของโลกโดยเพิ่มมูลค่าผ่านการสนับสนุนการให้บริการลูกค้าที่เพิ่มขึ้น ในขณะที่ทำให้ต้นทุนการให้บริการลดลง โดยมีการกำหนด 6 กิจกรรมเชิงกลยุทธ์ (Strategic Initiative) ดังนี้

Strategic Initiative 1: พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและการบริการในการขนส่ง

- ทำให้มั่นใจว่าปริมาณของรูปแบบการขนส่งทุกรูปแบบเพียงพอต่อการไหลของสินค้า
- พัฒนาการเชื่อมต่อด้านสุดท้ายจากผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไปยังลูกค้า
- สนับสนุนการเชื่อมโยงการขนส่งหลายรูปแบบ (Multimodal Transportation)

Strategic Initiative 2: เลือกใช้กรณีศึกษาและเกณฑ์มาตรฐานของอุตสาหกรรมโลจิสติกส์

- เลือกใช้กรณีศึกษาที่เหมาะสมกับประเทศไทย
- จัดเก็บและศึกษาข้อมูลกรณีศึกษาและเกณฑ์มาตรฐานของอุตสาหกรรมโลจิสติกส์

Strategic Initiative 3: สนับสนุนการพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ และเพิ่มจำนวนบุคลากรที่มีความชำนาญด้านโลจิสติกส์

- ส่งเสริมให้เกิดการจ้างงานในอุตสาหกรรมโลจิสติกส์
- สร้างโอกาสและความก้าวหน้าทางสายอาชีพ
- จัดให้มีการฝึกอบรมบุคลากรในอุตสาหกรรมโลจิสติกส์
- พัฒนาโครงสร้างระบบการศึกษาด้านโลจิสติกส์ระดับชาติที่ได้รับการยอมรับ
- สนับสนุนและเลือกอุตสาหกรรมหลักที่สำคัญของประเทศ (Industry Champion) เพื่อรองรับการผลิตบุคลากร

Strategic Initiative 4: พัฒนากลไกการขับเคลื่อนสู่การปฏิบัติและกฎระเบียบด้านโลจิสติกส์

- ทำให้มั่นใจว่า การดำเนินงานของสภาโลจิสติกส์แห่งชาติซึ่งเป็นกลไกขับเคลื่อนที่สำคัญของมาเลเซียในการพัฒนาด้านโลจิสติกส์ไปสู่การปฏิบัติให้เป็นไปอย่างราบรื่น ในขณะที่กฎระเบียบมีความยุติธรรม
- พัฒนาสภาโลจิสติกส์แห่งชาติมาเลเซีย (Malaysia Logistics Council) ให้แข็งแกร่งมากขึ้น
- ขยายคำจำกัดความของเรือสัญชาติมาเลเซีย
- เพิ่มน้ำหนักบรรทุกทุก (Axle Load)
- เก็บข้อมูลการหมุนเวียนของสินค้าภายในทั้งหมด
- ควบคุมและตรวจสอบการทำงาน
- ทบทวนกฎหมายและกฎระเบียบที่ล้าสมัย

Strategic Initiative 5: กระจายการใช้เทคโนโลยีสารสนเทศและจัดทำฐานข้อมูล

- สนับสนุน National Single Window (NSW) และการบูรณาการกับ ASEAN Single Window (ASW)
- วางแผนสำหรับศูนย์กลางเสมือนจริง (Virtual Hub), e-Logistics และ B2B

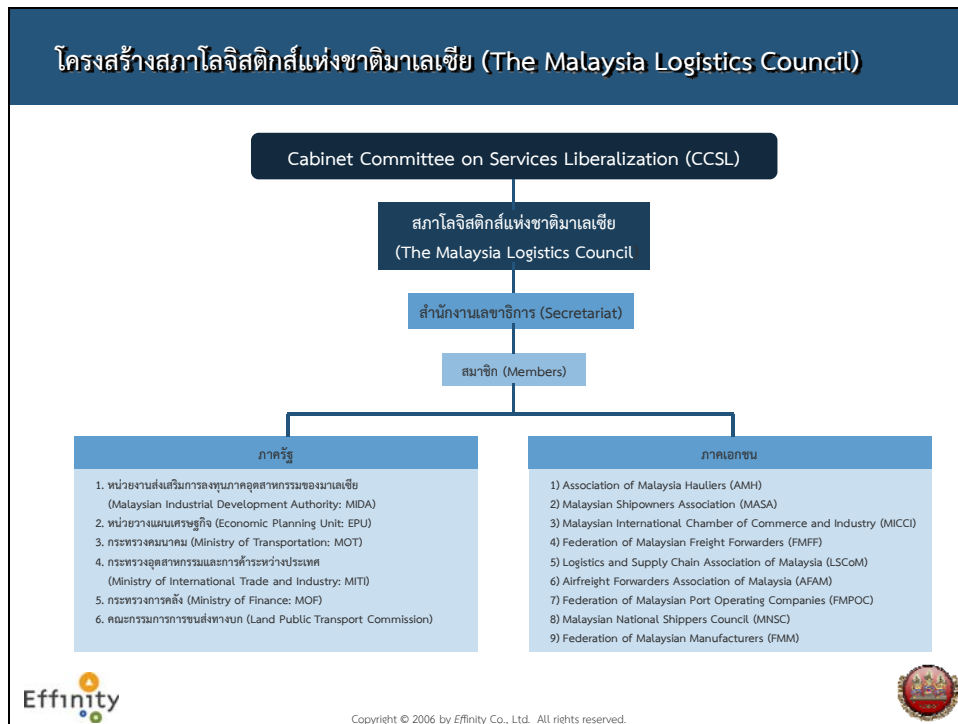
Strategic Initiative 6: ประกันความยั่งยืน ความปลอดภัย และรักษาสิ่งแวดล้อม

- พัฒนาเส้นทางและสินค้าใหม่
- เสนอ Tax Credit ให้กับผู้เดินเรือทั้งผู้ส่งออกและผู้นำเข้า ในรัฐซาบาร์และซาราวัก

2) การบริหารจัดการกลไกขับเคลื่อนการพัฒนาโลจิสติกส์

ประเทศมาเลเซียมีการบริหารจัดการกลไกขับเคลื่อนการพัฒนาโลจิสติกส์ผ่านสภาโลจิสติกส์แห่งชาติ (Malaysia Logistics Council) ดังนี้

แผนภาพที่ 43: สภาโลจิสติกส์แห่งชาติมาเลเซีย (Malaysia Logistics Council)



สภาโลจิสติกส์แห่งชาติมาเลเซีย ประกอบด้วย ทั้งหน่วยงานภาครัฐและภาคเอกชน โดยมี 6 หน่วยงานภาครัฐ และ 9 หน่วยงานภาคเอกชน รวมทั้งสิ้น 15 หน่วยงาน ดังนี้

1. หน่วยวางแผนเศรษฐกิจ (Economic Planning Unit: EPU)
 2. หน่วยงานส่งเสริมการลงทุนภาคอุตสาหกรรมของมาเลเซีย (Malaysian Industrial Development Authority: MIDA)
 3. กระทรวงคมนาคม (Ministry of Transportation: MOT)
 4. กระทรวงอุตสาหกรรมและการค้าระหว่างประเทศ (Ministry of International Trade and Industry: MITI)
 5. กระทรวงการคลัง (Ministry of Finance: MOF)
 6. คณะกรรมการการขนส่งทางบก (Land Public Transport Commission)
- ในขณะที่หน่วยงานภาคเอกชน ประกอบด้วย
7. Association of Malaysia Hauliers (AMH)
 8. Malaysian Shipowners Association (MASA)

9. Malaysian International Chamber of Commerce and Industry (MICCI)
10. Federation of Malaysian Freight Forwarders (FMFF)
11. Logistics and Supply Chain Association of Malaysia (LSCoM)
12. Airfreight Forwarders Association of Malaysia (AFAM)
13. Federation of Malaysian Port Operating Companies (FMPOC)
14. Malaysian National Shippers Council (MNSC)
15. Federation of Malaysian Manufacturers (FMM)

บทบาทหน้าที่ของสภาโลจิสติกส์แห่งชาติมาเลเซีย คือ การเป็นผู้นำด้านการพัฒนาอุตสาหกรรมโลจิสติกส์โดยรวม การกำกับดูแลการแปลงนโยบายไปสู่การปฏิบัติ และกำกับดูแลกิจกรรมของหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาและสนับสนุนด้านโลจิสติกส์ ตลอดจนทำให้มั่นใจว่า การพัฒนาอุตสาหกรรมโลจิสติกส์เป็นไปในทิศทางเดียวกับกลยุทธ์ของแผนแม่บทการพัฒนาอุตสาหกรรมฉบับที่ 3 (Industrial Master Plan 3: IMP3)

3) ปัจจัยความสำเร็จของการพัฒนาโลจิสติกส์ของประเทศมาเลเซีย

จากการศึกษา พบว่า แผนพัฒนาโลจิสติกส์ของประเทศมาเลเซียไม่ได้มีความแตกต่างจากแผนพัฒนาโลจิสติกส์ของประเทศไทยมากนัก แต่ปัจจัยความสำเร็จที่โดดเด่นที่ประเทศไทยควรเรียนรู้จากมาเลเซียคือ เรื่องกลไกที่จะขับเคลื่อนแผนไปสู่การปฏิบัติ โดยประเทศมาเลเซียมีการจัดตั้งหน่วยงานโดยเฉพาะที่รับผิดชอบโดยตรงอย่างชัดเจนในการวางแผนพัฒนาโลจิสติกส์ของประเทศและการขับเคลื่อนแผนไปสู่การปฏิบัติ นั่นก็คือ สภาโลจิสติกส์แห่งชาติมาเลเซีย นอกจากนี้สมาชิกของสภาโลจิสติกส์ฯ ยังประกอบด้วย การมีส่วนร่วมทั้งจากหน่วยงานภาครัฐและภาคเอกชนที่เกี่ยวข้อง โดยเฉพาะการมีส่วนร่วมจากภาคเอกชนเป็นส่วนข้างมากนั้นที่มีถึง 9 : 6 ส่งผลดีในเชิงปฏิบัติ ทำให้การขับเคลื่อนแผนไปสู่การปฏิบัติสัมฤทธิ์ผลเนื่องจากภาคเอกชนมีความรู้ความเข้าใจที่ถ่องแท้และประสบปัญหาจากการดำเนินงานจริง จึงเป็นส่วนสำคัญในการทำให้แผนที่ได้วางไว้สามารถขับเคลื่อนไปสู่การปฏิบัติอย่างเป็นรูปธรรม นอกจากนี้หนึ่งในสมาชิกของสภาโลจิสติกส์ฯ คือ หน่วยวางแผนเศรษฐกิจ (Economic Planning Unit: EPU) ซึ่งคล้ายกับสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) ของประเทศไทย แต่มีความแตกต่างที่น่าสนใจคือ EPU มิใช่เป็นเพียงหน่วยงานวางแผนในระดับนโยบายดังเช่น สศช. เท่านั้น แต่ยังมียุทธศาสตร์ เช่น สำนักงบประมาณของไทย ที่มีอำนาจในการอนุมัติให้งบประมาณอีกด้วย และเป็นผู้ติดตามและประเมินผลการดำเนินงานโครงการต่างๆ จึงทำให้การวางแผน การแปลงแผน และการขับเคลื่อนแผนไปสู่การปฏิบัติ อยู่ในอำนาจเบ็ดเสร็จที่ EPU และทำให้การดำเนินงานพัฒนาโลจิสติกส์ของมาเลเซียเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล

6.3.3) ประเทศสิงคโปร์

1) ประเด็นการพัฒนาด้านโลจิสติกส์/แผนพัฒนาโลจิสติกส์

ประเทศสิงคโปร์ได้วางเป้าหมายการพัฒนาประเทศสู่การเป็นศูนย์กลางด้านโลจิสติกส์ครบวงจรชั้นนำของโลก โดยยึดหลักการในการพัฒนาที่สำคัญ 3 ด้าน คือ การขนส่งทางอากาศ การขนส่งทางบก และการขนส่งทางน้ำ โดยให้ความสามารถในการบริหารจัดการห่วงโซ่อุปทานและเทคโนโลยีสำหรับ e-Logistics Providers เป็นตัวกลางในการประสานการขนส่งทั้ง 3 รูปแบบเข้าด้วยกันเพื่อให้มีประสิทธิภาพสูงสุด

นอกจากนี้ ยังมุ่งพัฒนาปัจจัยส่งเสริมให้ประเทศสิงคโปร์ไปสู่เป้าหมายการเป็นศูนย์กลางด้านโลจิสติกส์ครบวงจรชั้นนำของโลก ซึ่งได้แก่

- (1) การพัฒนาผู้เชี่ยวชาญด้านโลจิสติกส์ที่มีความรู้ความสามารถในระดับสากลที่ให้ความสำคัญกับตลาด
- (2) การพัฒนาประเทศสิงคโปร์ให้เป็นศูนย์กลางด้านโลจิสติกส์ (Logistics Hub) ที่มีโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งอย่างครบวงจร และศูนย์กลางเสมือนจริง (Virtual Hub) เพื่อเพิ่มโอกาสในการขนส่งสินค้าไปยังประเทศใกล้เคียงมากขึ้นและเป็นผู้ควบคุมการขนส่งสินค้าและข้อมูล
- (3) ความเสถียรภาพทางการเมือง เศรษฐกิจ และกฎระเบียบ

รายละเอียดของแผนพัฒนาโลจิสติกส์ของประเทศสิงคโปร์ มีดังต่อไปนี้

แผนภาพที่ 44: แผนพัฒนาโลจิสติกส์ของประเทศสิงคโปร์



หลักการสำคัญในการพัฒนา 3 ด้าน

1) การขนส่งทางอากาศ (Air Transportation)

เป้าหมายของการเป็นศูนย์กลางด้านการขนส่งทางอากาศ คือ การมีมาตรฐานด้านการบินพลเรือนที่สูง สร้างธุรกิจและกิจกรรมเกี่ยวข้องกับการบิน เช่น Maintenance, Repair and Operation (MRO) เป็นต้น ความสามารถด้านการขนส่งทางอากาศของประเทศสิงคโปร์นั้น ท่าอากาศยานชางฮี สามารถให้บริการเที่ยวบินกว่า 5,400 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ จาก 101 สายการบิน สามารถเชื่อมโยงกับเมืองต่างๆ จำนวน 205 แห่งใน 61 ประเทศทั่วโลก มีการขนส่งสินค้าทางอากาศประมาณ 1.81 ล้านตันในปี พ.ศ. 2553 มีการตกลงเปิดน่านฟ้าเสรีกับ 30 ประเทศทั่วโลก

2) การขนส่งทางบก (Land Transportation)

เป้าหมายของการเป็นศูนย์กลางด้านการขนส่งทางบก คือ การเพิ่มการขนส่งทางรางและเพิ่มคุณภาพของการขนส่งสาธารณะ รวมทั้งเพิ่มการเชื่อมต่อระหว่างการขนส่งในแต่ละรูปแบบ ปัจจุบันการขนส่งทางบกของประเทศสิงคโปร์ มีโครงสร้างพื้นฐานที่ดี กล่าวคือ ถนนและคลังสินค้าเชื่อมต่อกันอย่างมีประสิทธิภาพสำหรับการจัดการโลจิสติกส์ในเมือง (City Logistics) และสิงคโปร์ได้บูรณาการการวางแผนการใช้พื้นที่ โดยให้มีการเชื่อมต่อทางด่วน (Highway) สำหรับการจัดเก็บสินค้าส่งออกและนำเข้า และการขนส่งระหว่างผู้ผลิตและท่าเรือหรือท่าอากาศยาน นอกจากนี้ยังได้สร้างศูนย์กระจายสินค้าและคลังสินค้าที่ทันสมัยที่อยู่ในตำแหน่งที่ใกล้กับท่าเรือหรือท่าอากาศยานเพื่อความสะดวกในการขนถ่ายสินค้าอีกด้วย

3) การขนส่งทางน้ำ (Sea Transportation)

เป้าหมายของศูนย์กลางด้านการขนส่งทางน้ำ คือ การเป็นศูนย์กลางพาณิชย์นาวีของโลกที่ตั้งจุดสายการบินเรือชั้นนำจากทั่วโลก ปัจจุบันสิงคโปร์มีท่าเรือคอนเทนเนอร์ขนาดใหญ่อันดับ 2 ของโลกซึ่งคือท่าเรือสิงคโปร์ หรือ PSA Singapore Terminal มีขีดความสามารถรองรับตู้คอนเทนเนอร์ได้ 111 ล้านตู้คอนเทนเนอร์ (TEUs) และมีความยาวหน้าท่ารวมกว่า 66 กม. ในปี พ.ศ. 2553 มีปริมาณตู้สินค้าผ่านท่าทั้งหมด 26.67 ล้านตู้คอนเทนเนอร์ (TEUs) นอกจากนี้สิงคโปร์ยังมีการลงทุนในโครงการลงทุนและบริหารจัดการท่าเรือทั้งหมด 28 แห่งใน 16 ประเทศ

ตัวกลางในการผสมผสานหลักการสำคัญในการพัฒนา 3 ด้านดังกล่าวให้เกิดประสิทธิภาพสูงสุด

1) ศูนย์กลางความเป็นเลิศด้านการบริหารจัดการห่วงโซ่อุปทานสำหรับ e-Logistic Providers

สิงคโปร์ได้เล็งเห็นความสำคัญของผู้ให้บริการโลจิสติกส์บุคคลที่สาม และ e-Logistics เนื่องจากการประกอบธุรกิจประเภทนี้จะต้องมีการประหยัดต่อขนาด (Economy of Scale) เพื่อที่จะช่วยเชื่อมต่อห่วงโซ่อุปทาน (Supply Chain) จากการขนส่งจากที่หนึ่งไปยังอีกที่หนึ่งได้อย่างมีประสิทธิภาพ ซึ่งนำไปสู่ขีดความสามารถในการแข่งขันด้านการจัดการห่วงโซ่อุปทานและเทคโนโลยี เพื่อที่จะสร้างมูลค่าเพิ่มให้กับลูกค้าอย่างสูงสุด

ปัจจัยสนับสนุน

ปัจจัยที่สนับสนุนให้สิงคโปร์เป็นศูนย์กลางด้านโลจิสติกส์แบบครบวงจรชั้นนำของโลก คือ การพัฒนาประเทศสิงคโปร์ให้เป็นศูนย์กลางด้านโลจิสติกส์ (Logistics Hub) ที่มีโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งอย่างครบวงจร และมีการปรับปรุงกฎหมายและค่าบริการให้เหมาะสมกับภาวะการแข่งขันของตลาด รวมทั้งการพัฒนาให้ประเทศสิงคโปร์เป็นศูนย์กลางเสมือนจริง (Virtual Hub) เพื่อเพิ่มโอกาสในการขนส่งสินค้าไปยังประเทศใกล้เคียงและเป็นผู้ควบคุมการขนส่งสินค้าและข้อมูล รวมทั้งส่งเสริมและสร้างผู้เชี่ยวชาญด้านโลจิสติกส์ให้เหมาะสมกับความต้องการและความเข้าใจตลาดอย่างแท้จริง

ศูนย์กลางด้านโลจิสติกส์ (Logistics Hub)

เพื่อที่จะให้ประเทศสิงคโปร์เป็นศูนย์กลางด้านโลจิสติกส์ และมีความสามารถในการแข่งขันกับประเทศอื่นๆ ในภูมิภาคเดียวกัน เช่น ประเทศมาเลเซีย และประเทศไทย ที่ต่างกำลังพัฒนาประเทศตนให้เป็นศูนย์กลางด้านโลจิสติกส์เช่นกันนั้น สิงคโปร์จึงได้กำหนดยุทธศาสตร์การพัฒนาการขนส่งดังนี้

ยุทธศาสตร์เพื่อพัฒนาการขนส่งทุกรูปแบบให้ประเทศสิงคโปร์เป็นศูนย์กลางด้านโลจิสติกส์

จากสภาวะการแข่งขันที่สูงขึ้นในอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ สิงคโปร์ได้วางยุทธศาสตร์เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันเพื่อพัฒนาประเทศสิงคโปร์ให้เป็นศูนย์กลางด้านโลจิสติกส์ โดย

- 1) เน้นการวางแผนและเตรียมความพร้อมล่วงหน้า ทำให้มีความสามารถในการรองรับต่อการเปลี่ยนแปลงที่นอกเหนือจากการคาดการณ์
- 2) มีการใช้เทคโนโลยีที่ทันสมัยในการบริหารท่าเรือ ตลอดจนมีการใช้ระบบคอมพิวเตอร์และระบบอัตโนมัติเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพและประสิทธิผล

- 3) ทบทวนอัตราค่าให้บริการเพื่อให้สามารถแข่งขันกับประเทศอื่นได้ และดำเนินการแก้ไขกฎระเบียบต่างๆ ให้เหมาะสมกับการเป็นศูนย์กลางด้านโลจิสติกส์มากยิ่งขึ้น ตัวอย่างเช่น ทบทวนและควบคุมอัตราค่าบริการเพื่อรักษาความสามารถในการแข่งขัน ลดค่าบริการลงจอดและจอดในท่าอากาศยาน ลดค่าธรรมเนียมท่าเรือ ลดต้นทุนที่ดินที่อยู่ใกล้เคียง และท่าอากาศยาน และอนุมัติให้ขยายการครอบครองที่ดินโดยไม่คิดค่าบริการเพิ่ม
- 4) ทบทวนกฎข้อบังคับของรัฐบาลที่ไม่จำเป็นและเป็นอุปสรรคต่อกระบวนการโลจิสติกส์ เช่น อนุญาตให้บริษัท Trusted Logistics Companies ทำการรวบรวมและแยกสินค้าในพื้นที่ของบริษัทที่อยู่นอกบริเวณเขตการค้าเสรี (Free Trade Zone: FTZ) ทำให้บริษัทไม่ต้องเสียค่าใช้จ่ายเพิ่มเติมจากการรวบรวมและแยกสินค้าภายในบริเวณ FTZ ทบทวนกฎข้อบังคับคลังสินค้าประเภท Bonded Warehouse เพื่อเพิ่มการใช้พื้นที่ให้เกิดประโยชน์สูงสุด ยกเลิกการควบคุมการจัดแรงงานบนเรือขนส่งสินค้าและยานพาหนะอื่นๆ เพื่อแก้ไขปัญหาขาดแคลนแรงงาน และต้องการแรงงานต่างชาติของบริษัทขนส่งทางเรือ เป็นต้น

2) ศูนย์กลางเสมือนจริง (Virtual Hub)

สิงคโปร์ตระหนักว่า เพียงความพร้อมทางด้านโครงสร้างพื้นฐานนั้นไม่เพียงพอที่จะทำให้สิงคโปร์เป็นศูนย์กลางด้านโลจิสติกส์ (Logistics Hub) ได้ เนื่องจากในธุรกิจการขนส่งและโลจิสติกส์ที่จะช่วยเพิ่มมูลค่านั้นไม่ได้เกิดจากการขนย้ายสินค้า แต่เกิดจากการควบคุมและการใช้ประโยชน์จากการเคลื่อนย้ายสินค้าโดยผ่านทางจัดการข้อมูล (Information Management) ดังนั้นสิงคโปร์จึงเพิ่มโอกาสในการขนส่งสินค้าไปยังประเทศใกล้เคียง ได้แก่ ประเทศจีน อินเดีย เวียดนาม ออสเตรเลีย และญี่ปุ่น และพัฒนาความสามารถในการควบคุมการจัดการการเคลื่อนย้ายข้อมูล และการชำระเงิน (Payment) โดยครอบคลุมทั้งภูมิภาคและทั่วโลก เพื่อที่จะทำให้สิงคโปร์เป็น Virtual Hub โดยพัฒนาในด้านต่างๆ ต่อไปนี้

ประเทศสิงคโปร์ต้องการเป็นศูนย์กลางเสมือนจริงที่พร้อมสรรพด้วยเทคโนโลยีสารสนเทศ (Information Technology : IT) ที่ดีกว่าประเทศอื่นๆ ในภูมิภาคและในโลก โดยมีกลยุทธ์ดังนี้

- 1) พัฒนาการให้บริการที่ครบวงจรโดยให้ความสำคัญทั้ง Hard Side และ Soft Side
- 2) สนับสนุนให้บริษัทโลจิสติกส์จัดจ้างบุคลากรด้าน IT จากผู้ให้บริการบุคคลที่สาม เพื่อลดต้นทุนในการติดตั้งและการดูแลรักษา
- 3) พัฒนาการสร้างซอฟต์แวร์ด้านการขนส่งและโลจิสติกส์ โดยให้ Investment Allowance (IA) หรือ Double Tax Deduction (DTD) ในการซื้อและพัฒนาซอฟต์แวร์ และค่าบริการในการออกใบอนุญาตด้าน IT และค่าสมาชิก
- 4) รวมกลุ่มในการทำงาน เช่น e-Payment, e-Procurement และระบบการเงินเพื่อเพิ่มมูลค่าให้กับผู้เดินเรือ และบูรณาการระบบให้เป็นหนึ่งเดียวในอุตสาหกรรมขนส่งและโลจิสติกส์
- 5) พัฒนาความรู้และความสามารถในการแข่งขันด้านห่วงโซ่มูลค่าด้าน IT

3) ศูนย์กลางการจัดการห่วงโซ่อุปทาน (SCM Nerve Center)

ประเทศสิงคโปร์ต้องการเป็นศูนย์กลางการจัดการห่วงโซ่อุปทาน (SCM Nerve Center) ที่มีความสามารถและความเชี่ยวชาญด้านการจัดการห่วงโซ่อุปทานและเป็นแหล่งสร้างนวัตกรรม โดยเฉพาะการพัฒนาที่เน้นความรู้ (Knowledge-Intensive) กิจกรรมที่เพิ่มมูลค่า การจัดหาวัตถุดิบและการจัดซื้อ การใช้ประโยชน์จากห่วงโซ่อุปทาน และโลจิสติกส์เพื่อการส่งคืนสินค้า (Reverse Logistics)

กลยุทธ์ที่สิงคโปร์ได้นำมาใช้เพื่อพัฒนาสิงคโปร์ให้เป็นศูนย์กลางด้านการจัดการห่วงโซ่อุปทาน คือ

- 1) สนับสนุนและพัฒนาศูนย์วิจัยและพัฒนาความสามารถในการแข่งขันด้าน SCM โดยมี การศึกษาและการฝึกอบรมที่ต่อเนื่องเป็นหลัก
- 2) พัฒนาความสามารถด้าน SCM โดยพัฒนาแผนการศึกษาและการฝึกทักษะของแรงงาน และเพิ่มหลักสูตรที่สูงกว่าระดับปริญญาตรี เช่น ศูนย์การศึกษาทางทะเล Strategic Manpower Conversion Program ที่มหาวิทยาลัยแห่งชาติสิงคโปร์ (NUS)
- 3) สร้างสภาพแวดล้อมให้เหมาะสมกับการประกอบธุรกิจและการกระจายสินค้า กล่าวคือ สร้างโครงสร้างพื้นฐานให้เหมาะสมและเชื่อมต่อกันอย่างครบวงจรเพื่อดึงดูดศูนย์กระจายสินค้าของภูมิภาคและของโลก

ศูนย์กลางการขนส่งหลายรูปแบบ (Multimodal Hub)

เป้าหมายเพื่อบูรณาการทั้ง Hard และ Soft Infrastructure โดยมีให้มีรอยต่อของการ เชื่อมโยงแต่ละรูปแบบการขนส่ง มีกลยุทธ์ดังนี้

- 1) ทบทวนนิยามของ Free Trade Zone เพื่อที่จะลดการจัดการสินค้าที่ซ้ำซ้อน และลด เวลาในการขนส่งจากท่าเรือไปท่าอากาศยาน รวมถึงจัดการกับกฎระเบียบเรื่อง การขนส่งพาเลท (Air Pallets) บนถนน
- 2) พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้าน IT หลายรูปแบบ (Multimodal IT Platform) ให้เกิด ความราบรื่น และไม่พึ่งการใช้กระดาษ

ความเป็นผู้นำด้านโลจิสติกส์ (Leadership)

เสริมสร้างบุคลากรให้มีความเป็นผู้นำในด้านโลจิสติกส์อย่างต่อเนื่อง โดยมีกลยุทธ์ดังนี้

- 1) จัดตั้งศูนย์วิจัยและพัฒนา และศูนย์เทคโนโลยีด้านโลจิสติกส์และการจัดการห่วงโซ่อุปทาน
- 2) จัดมาตรฐานทดสอบและใช้วิธีแก้ปัญหาเชิงกลยุทธ์
- 3) ดึงดูดนักวิจัยชั้นนำของโลกและนักโลจิสติกส์ระดับโลกให้มีส่วนร่วมในการพัฒนา ความสามารถในการแข่งขันของสิงคโปร์

2) การบริหารจัดการกลไกขับเคลื่อนการพัฒนาโลจิสติกส์

รัฐบาลสิงคโปร์ ได้มีการกำหนดและมอบหมายให้หน่วยงานที่เรียกว่า Economic Development Board of Singapore หรือ EDB ซึ่งเป็นหน่วยงานกลางทำหน้าที่วางแผนด้านเศรษฐกิจของประเทศและส่งเสริมการลงทุน ให้ทำหน้าที่รับผิดชอบด้านการพัฒนาอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ และเป็นแกนหลักในการแก้ไขปัญหา และพัฒนาโลจิสติกส์แบบเบ็ดเสร็จของสิงคโปร์

Economic Development Board of Singapore (EDB)

จุดประสงค์ของการมอบหมายให้ EDB เป็นหน่วยงานรับผิดชอบเฉพาะด้านโลจิสติกส์ของสิงคโปร์นี้ เพื่อให้มีหน่วยงานที่รับผิดชอบเฉพาะด้านโลจิสติกส์ที่มีบทบาทหน้าที่อย่างชัดเจน และมีอำนาจในการสนับสนุนและพัฒนาอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ของสิงคโปร์อย่างเต็มที่ ซึ่งคณะกรรมการนี้ประกอบด้วยหน่วยงานทั้งภาครัฐและภาคเอกชน

บทบาทหน้าที่ของ EDB มีดังนี้

- ประสานงานกับหลายหน่วยงานของรัฐเพื่อที่จะนำข้อเสนอแนะที่ได้จากการศึกษาไปปฏิบัติจริง และยกเลิกกฎข้อบังคับของรัฐที่ไม่จำเป็น
- ทำการตลาดเพื่อให้สิงคโปร์เป็นศูนย์กลางด้านการจัดการห่วงโซ่อุปทาน (SCM) และสนับสนุนให้บริษัทที่ตั้งอยู่ในสิงคโปร์ขยายออกไปต่างประเทศ
- เป็นหน่วยงานที่จะช่วยเชื่อมระหว่างภาครัฐและภาคเอกชนเพื่อรับรู้ปัญหาและความต้องการที่แท้จริง ผู้นำของหน่วยงานควรจะเป็นผู้ที่มีความรู้และประสบการณ์ในด้านนี้อย่างลึกซึ้ง
- มีการประเมินผลการดำเนินงานของหน่วยงานจากเป้าหมายการเพิ่มมูลค่า (Value-Added Target)

3) ปัจจัยความสำเร็จของการพัฒนาโลจิสติกส์ของประเทศสิงคโปร์

การวางแผนพัฒนาด้านโลจิสติกส์ของประเทศสิงคโปร์ เป็นการพัฒนาเพื่อให้อุตสาหกรรมโลจิสติกส์ของประเทศสามารถแข่งขันได้กับประเทศอื่นๆ ตามสถานการณ์ที่เปลี่ยนแปลงไป โดยที่สิงคโปร์ได้มีการปรับปรุงกฎระเบียบให้เหมาะสมและเอื้อต่อการประกอบธุรกิจของผู้ประกอบการ รวมทั้งยกเลิกกฎหมายที่ล้าสมัย และปรับปรุงค่าบริการให้สามารถแข่งขันกับคู่แข่งที่กำลังก้าวเข้ามาในอุตสาหกรรมนี้ ซึ่งเป็นการดึงดูดผู้ประกอบการให้เข้ามาใช้บริการขนส่งของประเทศสิงคโปร์ การแก้ไขกฎระเบียบและค่าบริการให้เหมาะสมกับภาวะการแข่งขันนั้น ยังแสดงให้เห็นว่า ประเทศสิงคโปร์ได้มีการตรวจสอบและพัฒนาความสามารถของประเทศให้สามารถแข่งขันได้อย่างต่อเนื่อง ขณะที่คำนึงถึงความต้องการของตลาดเป็นสำคัญ

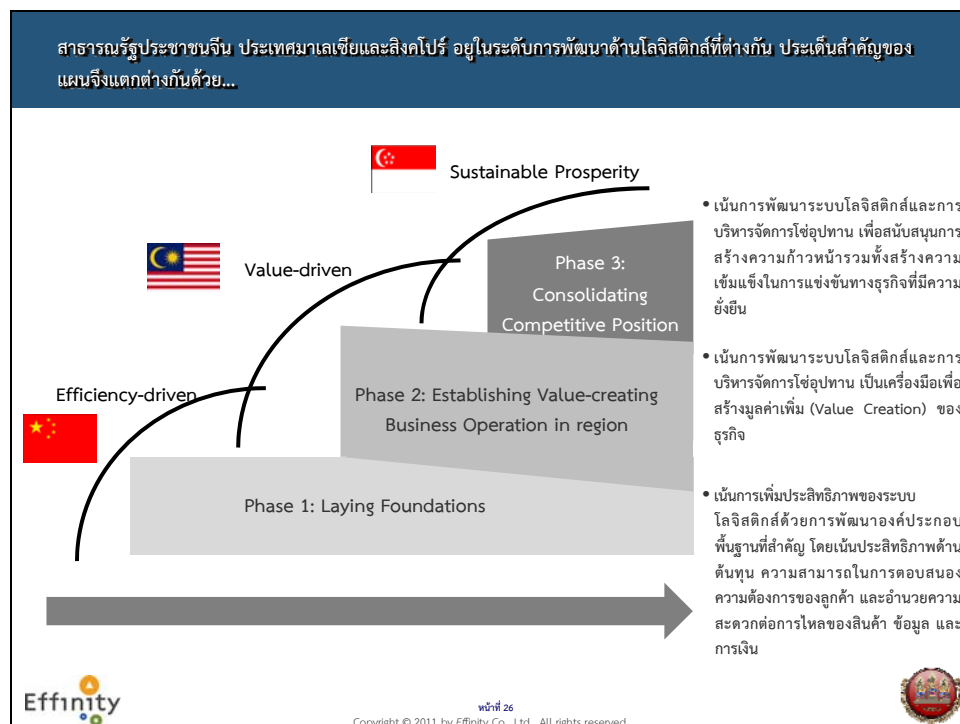
นอกจากนี้แผนโลจิสติกส์ของสิงคโปร์ยังแสดงถึงวิสัยทัศน์ที่กว้างไกลของสิงคโปร์ด้วย โดยที่สิงคโปร์มิได้มองโลจิสติกส์เพียงการบริหารจัดการโลจิสติกส์และการขนส่งเพียงอย่างเดียว แต่สิงคโปร์ยังมองไปไกลถึงการใช้เทคโนโลยีที่ทันสมัยในการควบคุมข้อมูลทางการเงินในอุตสาหกรรมนี้ และยังมองไกลมากกว่าตลาดในประเทศของตน โดยรัฐบาลสิงคโปร์ต้องการให้ประเทศสิงคโปร์สามารถขนส่งสินค้าออกไปในประเทศใกล้เคียงที่มีระยะประมาณ 7 ชั่วโมงบิน เช่น ประเทศจีน อินเดีย เวียดนาม และออสเตรเลีย นอกจากนี้ประเทศสิงคโปร์ยังให้ความสำคัญต่อการพัฒนาบุคลากรด้านโลจิสติกส์อย่างจริงจัง โดยให้ความสำคัญกับการศึกษาด้านการพัฒนาเทคโนโลยีและนวัตกรรมด้านโลจิสติกส์ เนื่องจากเห็นว่า การศึกษาและเทคโนโลยีและนวัตกรรมนั้น จะเป็นปัจจัยหลักที่จะทำให้ประเทศสิงคโปร์สามารถก้าวไปสู่การเป็นผู้นำทางด้านโลจิสติกส์ของโลกได้ในที่สุด

6.3.4) สรุปกรณีศึกษาต่างประเทศ

1) สรุปประเด็นการพัฒนาด้านโลจิสติกส์/แผนพัฒนาโลจิสติกส์ของกรณีศึกษาต่างประเทศ

จากการศึกษาประเด็นการพัฒนา และ/หรือแผนพัฒนาโลจิสติกส์ของทั้ง 3 ประเทศดังกล่าว ได้แก่ จีน มาเลเซีย และสิงคโปร์ พบว่า แผนพัฒนาโลจิสติกส์ของทั้งสามประเทศนั้นมีประเด็นในการพัฒนาโลจิสติกส์ที่แตกต่างกัน เนื่องจากขึ้นอยู่กับระดับการพัฒนาของแต่ละประเทศในปัจจุบัน

แผนภาพที่ 45: ระดับการพัฒนาของแต่ละประเทศที่เป็นกรณีศึกษา



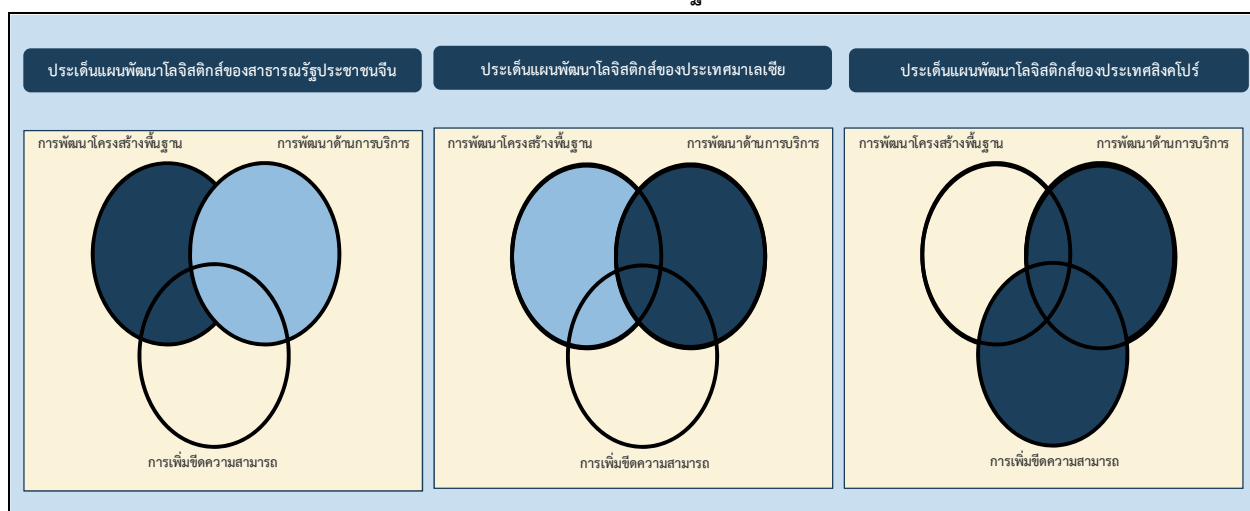
ประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีน อยู่ในขั้นเริ่มต้นของการพัฒนาด้านโลจิสติกส์ ดังนั้น แผนพัฒนาโลจิสติกส์ของประเทศจีน จึงเน้นที่การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเป็นหลัก และเน้นประสิทธิภาพของระบบโลจิสติกส์ (Efficiency-Driven) จากการศึกษาแผนพัฒนาเศรษฐกิจแห่งชาติฉบับที่ 12 ของจีน จะพบว่า การพัฒนาที่มีทิศทางชัดเจนของจีนนั้นยังคงเน้นการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานต่างๆ ในทุกรูปแบบ เช่น การพัฒนาทางถนนซึ่งรวมถึงการพัฒนาทางหลวงพิเศษ ทางราง ซึ่งรวมถึงระบบทางคู่และเครือข่ายรถไฟความเร็วสูง ทางน้ำซึ่งรวมถึงท่าเรือ และทางอากาศซึ่งรวมถึงการสร้างท่าอากาศยาน เป็นต้น นอกจากนี้ หลักการและโครงการต่างๆ ของแผนพัฒนาโลจิสติกส์ยังคงเน้นการสร้างโครงสร้างพื้นฐานต่างๆ ให้เพียงพอและเหมาะสมกับโลจิสติกส์ในแต่ละพื้นที่ เช่น ระหว่างในเขตเมืองและนอกเขตเมือง ซึ่งมีกิจกรรมทางเศรษฐกิจที่แตกต่างกัน ส่งผลต่อการใช้รูปแบบการขนส่งที่แตกต่างกันตามมา นอกจากนี้ในแผนชาติฉบับนี้ ยังได้เริ่มวางแผนการพัฒนาด้านการให้บริการโลจิสติกส์ให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น โดยเน้นการพัฒนาด้านเทคโนโลยีและมาตรฐานในการขนส่งให้มีความเชื่อถือและตรงต่อเวลามากขึ้น และยังสามารถสนับสนุนการจัดเก็บข้อมูลด้านโลจิสติกส์ของประเทศซึ่งจะเป็นประโยชน์ต่อการตัดสินใจของผู้ประกอบการด้วย

ประเทศมาเลเซีย มีความก้าวหน้าในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและประสิทธิภาพของระบบโลจิสติกส์ในระดับหนึ่ง และกำลังอยู่ในระดับการพัฒนาที่สองคือ การเน้นสร้างหรือเพิ่มมูลค่า (Value-Driven) ของธุรกิจด้วยการบริหารจัดการห่วงโซ่อุปทาน ขณะที่พัฒนาประสิทธิภาพของระบบโลจิสติกส์อย่างต่อเนื่อง ดังนั้นแผนพัฒนาโลจิสติกส์ของประเทศมาเลเซียจึงได้กำหนดเป้าหมาย ซึ่งแบ่งออกเป็น 3 ระดับคือ ระดับเศรษฐกิจ ระดับอุตสาหกรรม และระดับบริษัท โดยในระดับเศรษฐกิจ ประเทศมาเลเซียต้องการพัฒนามาตรฐานและการบริหารจัดการด้านโลจิสติกส์ในปัจจุบันสู่มาตรฐานระดับโลก ในระดับอุตสาหกรรม ต้องการยกระดับความสามารถในการแข่งขันของอุตสาหกรรมและความเชื่อมโยงระหว่างอุตสาหกรรมให้ได้ และในระดับบริษัท ต้องการการพัฒนาที่มุ่งเน้นความต้องการของลูกค้าเป็นสำคัญ การกิจที่จะต้องปฏิบัติเพื่อให้เป็นไปตามวิสัยทัศน์และเป้าหมาย คือ พัฒนาระดับคุณภาพการให้บริการด้านโลจิสติกส์ให้กับห่วงโซ่อุปทานของโลกโดยเพิ่มมูลค่าผ่านการสนับสนุนการให้บริการลูกค้าที่เพิ่มขึ้น ในขณะที่ทำให้ต้นทุนการให้บริการลดลง โดยมีการกำหนด 6 กิจกรรมเชิงกลยุทธ์ (Strategic Initiative) ซึ่งมีเพียงกิจกรรมเชิงกลยุทธ์ที่ 1 เท่านั้นที่กล่าวถึงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน ส่วนอีก 5 กิจกรรมเชิงกลยุทธ์นั้น เป็นกิจกรรมที่ต้องการพัฒนามาตรฐานในการให้บริการโลจิสติกส์ การพัฒนาบุคลากรด้านโลจิสติกส์ การพัฒนาสภาโลจิสติกส์แห่งชาติซึ่งเป็นกลไกการขับเคลื่อนสู่การปฏิบัติและกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องให้ทันสมัย การใช้เทคโนโลยีสารสนเทศ และจัดทำฐานข้อมูลเพื่อประโยชน์ในการให้บริการด้านโลจิสติกส์ที่มีคุณภาพ

ประเทศสิงคโปร์ เป็นประเทศที่มีการพัฒนาระบบโลจิสติกส์เป็นอย่างมากและอยู่ในระดับแนวหน้า ดังนั้นแผนพัฒนาโลจิสติกส์ของประเทศสิงคโปร์จึงเน้นการพัฒนาด้านการให้บริการและเน้นการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันอย่างยั่งยืน (Sustainable Prosperity) โดยจะเห็นได้ว่า ในปัจจุบันประเทศสิงคโปร์ไม่ได้ต้องการเน้นการสร้างโครงสร้างพื้นฐานให้มีปริมาณเพียงพอ แต่เน้นการสนับสนุนความก้าวหน้าที่มีอยู่และสร้างความเข้มแข็งในการแข่งขันทางธุรกิจอย่างยั่งยืน ด้วยการบริหารจัดการห่วงโซ่

อุปทานและการใช้เทคโนโลยีและนวัตกรรมให้สามารถแข่งขันได้ เนื่องจากประเทศสิงคโปร์มีโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์และการขนส่งที่เพียงพอและมีคุณภาพอยู่แล้ว และเป็น Best Practice ให้กับนานาประเทศ เช่น ท่าอากาศยานชางฮี และท่าเรือ PSA ดังนั้นในปัจจุบัน รัฐบาลสิงคโปร์จึงมุ่งเน้นการพัฒนาคุณภาพด้านการให้บริการโลจิสติกส์ การปรับปรุงแก้ไขกฎระเบียบ และปรับค่าบริการให้เหมาะสมกับบริบทการแข่งขันที่เปลี่ยนไปตามกาลเวลา รวมทั้งเน้นการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันอย่างต่อเนื่อง โดยเน้นพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ที่เป็นชาวสิงคโปร์เอง ในขณะที่ยังดึงดูดผู้เชี่ยวชาญจากต่างประเทศให้เข้ามาทำงานในประเทศสิงคโปร์ ตลอดจนพัฒนาเทคโนโลยีและนวัตกรรมเพื่อทำให้ประเทศสิงคโปร์ก้าวไปสู่การเป็นผู้นำด้านโลจิสติกส์ครบวงจรชั้นนำของโลก

แผนภาพที่ 46: ประเด็นแผนพัฒนาโลจิสติกส์ของประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีน มาเลเซีย และสิงคโปร์



2) สรุปการบริหารจัดการกลไกขับเคลื่อนการพัฒนาโลจิสติกส์ของกรณีศึกษาต่างประเทศ

จากการศึกษาพบว่า กลไกในการนำแผนไปสู่การปฏิบัตินั้นจะเป็นหน่วยงานที่รับผิดชอบด้านโลจิสติกส์โดยเฉพาะ และสมาชิกของหน่วยงานด้านโลจิสติกส์นั้นจะประกอบด้วยหน่วยงานที่มาจากทั้งภาครัฐและภาคเอกชนที่เกี่ยวข้อง ทำให้การบริหารจัดการมีความคล่องตัวมากขึ้น ประกอบกับภาคเอกชนมีความรู้ ความเชี่ยวชาญและประสบการณ์ในอุตสาหกรรมโลจิสติกส์อย่างแท้จริง จึงทำให้เข้าใจสภาพทั่วไปและปัญหาอุปสรรคของอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ และสามารถขับเคลื่อนแผนไปสู่การปฏิบัติอย่างเป็นรูปธรรม ทั้งนี้อำนาจหน้าที่ของหน่วยงานดังกล่าวมีดังนี้

- การกำกับดูแลการแปลงนโยบายไปสู่การปฏิบัติ
- ทำการตลาดเพื่อให้ประเทศเป็นศูนย์กลางด้านการจัดการห่วงโซ่อุปทาน (SCM)
- เป็นหน่วยงานที่ช่วยเชื่อมระหว่างภาครัฐและภาคเอกชนเพื่อรับรู้ปัญหาและความต้องการที่แท้จริง รวมทั้งประสานงานกับหน่วยงานต่างๆ ของรัฐที่เกี่ยวข้องเพื่อนำข้อเสนอแนะที่ได้จากการศึกษาไปปฏิบัติจริง

- มีการประเมินผลการทำงานของหน่วยงานจากเป้าหมายการเพิ่มมูลค่า (Value-Added Target)

3) สรุปปัจจัยความสำเร็จของการพัฒนาโลจิสติกส์ของกรณีศึกษาต่างประเทศ

จากการศึกษากรณีศึกษาต่างประเทศสามารถสรุปได้ว่า การวางแผนและจัดทำแผนโลจิสติกส์แบบ Issue-Based อย่างเป็นระบบและบูรณาการ คือหนึ่งในปัจจัยความสำเร็จของแผนพัฒนาโลจิสติกส์ เนื่องจากแผนจะมีเป้าหมายและทิศทางการพัฒนาที่ชัดเจน ส่งผลต่อการแปลงแผนและการขับเคลื่อนแผนไปสู่การปฏิบัติได้อย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล โดยประเทศสิงคโปร์มีวิสัยทัศน์ในการพัฒนาประเทศไปสู่การเป็นผู้นำด้านโลจิสติกส์ที่ครบวงจรชั้นนำระดับโลกด้วยการวางกลยุทธ์ที่ชัดเจนเพื่อการบรรลุเป้าหมาย โดยมีกลไกการขับเคลื่อนที่มีประสิทธิภาพผ่าน EDB ขณะที่ประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีนได้กำหนดนโยบาย มาตรการ ภารกิจ และ 9 โครงการหลักในการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไว้อย่างชัดเจนและสอดคล้องกัน ส่วนประเทศมาเลเซีย เน้นการพัฒนาการบริหารจัดการห่วงโซ่อุปทาน ขณะที่พัฒนาระบบโลจิสติกส์อย่างต่อเนื่องด้วยกลไกการขับเคลื่อนไปสู่การปฏิบัติผ่านสภาโลจิสติกส์แห่งชาติที่เข้มแข็ง

จากการศึกษาแผนพัฒนาโลจิสติกส์ของทั้งสามประเทศ จะสังเกตได้ว่า การวางแผนของแต่ละประเทศมีการวางวิสัยทัศน์ที่ดี มีการกำหนดเป้าหมายและทิศทางการพัฒนาที่ชัดเจน เพื่อก้าวไปสู่อีกระดับขั้นของการพัฒนา กล่าวคือ มีวิสัยทัศน์ที่ดีหรือมองการณ์ไกลในการวางแผน มองเห็นโอกาสและช่องทางในอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ และวางแผนในอนาคตเพื่อก้าวไปสู่อีกระดับขั้นของการพัฒนา ดังจะเห็นได้จากการพัฒนาของประเทศสิงคโปร์ที่มีวิสัยทัศน์ที่กว้างไกล โดยการพัฒนาโลจิสติกส์ของประเทศสิงคโปร์ไม่ได้จำกัดอยู่เพียงในอาณาเขตประเทศสิงคโปร์แต่ยังมองไปถึงการเชื่อมต่อกับประเทศที่อยู่ใกล้เคียง รวมทั้งวางแผนโดยคำนึงถึงความต้องการของตลาดในอนาคตที่เตรียมการคาดการณ์ไว้ล่วงหน้า เพื่อที่จะรับมือกับการเปลี่ยนแปลงได้อย่างรวดเร็ว และเนื่องจากประเทศสิงคโปร์มีโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์และการให้บริการที่ดีและเพียงพออยู่แล้ว จึงมุ่งเน้นการเพิ่มประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ให้สูงขึ้นและส่งเสริมความก้าวหน้าในการแข่งขันอย่างต่อเนื่องเพื่อก้าวไปสู่การเป็นผู้นำด้านโลจิสติกส์ที่ครบวงจรชั้นนำระดับโลก ไม่ว่าจะเป็นการทบทวนและประเมินผลการดำเนินงานการพัฒนาและศักยภาพความสามารถด้านโลจิสติกส์ของประเทศเป็นระยะอยู่เสมอ การผ่อนคลายหรือเร่งปรับแก้กฎหมายและกฎระเบียบที่เป็นอุปสรรคให้มีความยืดหยุ่นและตอบสนองต่อสถานการณ์ความต้องการของตลาดที่แปรเปลี่ยนไป เช่น ค่าบริการ เพื่อให้ยังคงความเป็นผู้นำในอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ทั้งในระดับภูมิภาคและระดับโลกต่อไป

ประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีนเน้นการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานซึ่งอยู่ในระดับการพัฒนาที่หนึ่ง (Efficiency-Driven) และเริ่มวางแผนการให้บริการโลจิสติกส์เพื่อก้าวไปสู่การพัฒนาในระดับที่สองที่มุ่งเน้นการเพิ่มหรือสร้างมูลค่า (Value-Driven) ขณะที่ประเทศมาเลเซีย จากการพัฒนาที่เน้นโครงสร้างพื้นฐาน

เป็นหลักมาเป็นการมุ่งพัฒนาการบริหารจัดการห่วงโซ่อุปทานและการให้บริการด้านโลจิสติกส์อย่างจริงจังมากขึ้น ซึ่งอยู่ในระดับการพัฒนาขั้นที่สอง

การมีหน่วยงานที่เป็นกลไกขับเคลื่อนการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ที่เข้มแข็งและมีประสิทธิภาพ หรือมีหน่วยงานรับผิดชอบเฉพาะด้านโลจิสติกส์ที่ประกอบด้วยทั้งภาครัฐและภาคเอกชน และกำหนดบทบาทหน้าที่อย่างชัดเจนในการพัฒนาโลจิสติกส์ คืออีกหนึ่งปัจจัยความสำเร็จ จากการศึกษาพบว่า ประเทศมาเลเซียและสิงคโปร์มีหน่วยงานที่เป็นกลไกสำคัญในการนำแผนโลจิสติกส์ไปสู่การปฏิบัติ มีการทำงานร่วมกันระหว่างภาครัฐด้วยกันเองและระหว่างภาครัฐและเอกชน ซึ่งปัจจัยสู่ความสำเร็จทั้งหมดที่กล่าวมาข้างต้นสามารถนำมาเป็นบทเรียนสำคัญที่ได้จากกรณีศึกษาดังกล่าวเพื่อประยุกต์ใช้เป็นข้อมูลประกอบการจัดทำแผนพัฒนาโลจิสติกส์ของประเทศไทยตามความเหมาะสม รวมทั้งการปรับปรุงกลไกขับเคลื่อนการพัฒนาโลจิสติกส์ให้มีประสิทธิภาพมากขึ้นในระยะ 5 ปีข้างหน้าต่อไป

บทที่ 7

บทสรุปและข้อเสนอแนะ

จากการทบทวนผลการดำเนินงานตามแผนยุทธศาสตร์ฯ (ปัจจัยภายในประเทศ) และการวิเคราะห์บริบทการแข่งขันและการเปลี่ยนแปลงที่คาดว่าจะส่งผลกระทบต่อพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย (ปัจจัยภายนอกประเทศ) ที่ปรึกษาฯ จึงได้ทำการสังเคราะห์ข้อมูลทั้งหมดเพื่อเป็นแนวทางในการพัฒนาและขับเคลื่อนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยไปสู่การปฏิบัติในระยะ 5 ปีข้างหน้า พ.ศ. 2555-2559 พร้อมทั้งเสนอแนะประเด็นการพัฒนาในระยะ 5 ปีข้างหน้า ซึ่งจะเป็นโจทย์ในการพัฒนาด้านโลจิสติกส์ในอนาคตของไทยต่อไป โดยสามารถสรุปได้ดังนี้

7.1) บทสังเคราะห์การทบทวนและประเมินผลการดำเนินงานตามแผนยุทธศาสตร์ฯ

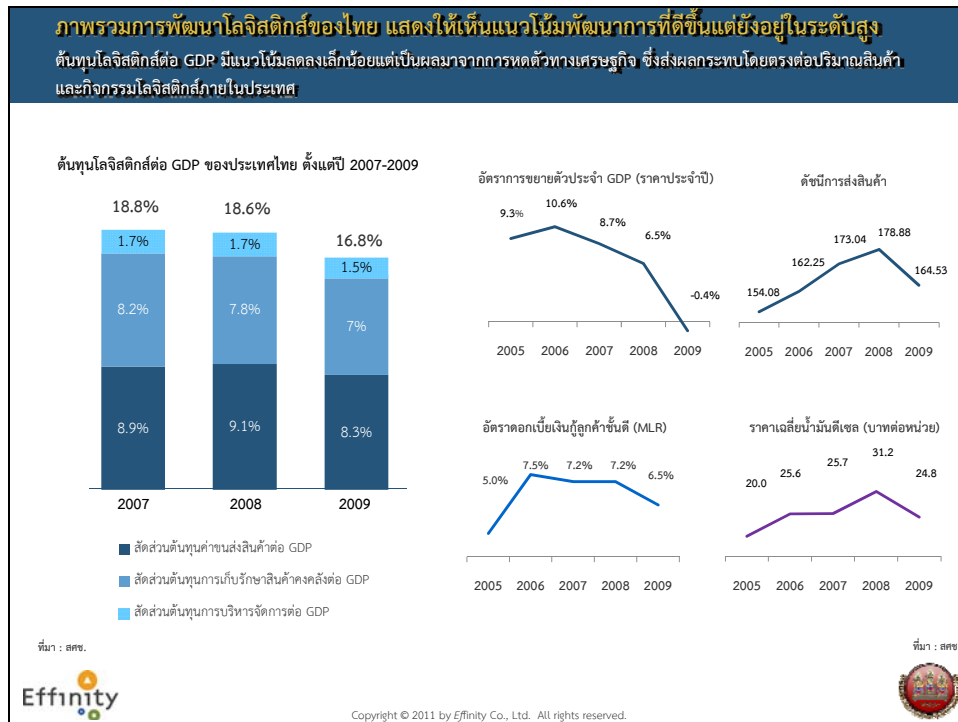
ตามแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย พ.ศ. 2550-2554 ซึ่งมีวิสัยทัศน์เพื่อที่จะให้มีระบบโลจิสติกส์ที่ได้มาตรฐานสากล (World Class Logistics) เพื่อสนับสนุนการเป็นศูนย์กลางธุรกิจและการค้าของภูมิภาคอินโดจีน ซึ่งประกอบด้วย 5 ประเด็นยุทธศาสตร์นั้น ที่ปรึกษาฯ ได้รวบรวมและทบทวนผลการดำเนินงานตามแผนยุทธศาสตร์โลจิสติกส์ฯ และนำมาสังเคราะห์และสรุปผลการดำเนินงานตามแผนยุทธศาสตร์ฯ ทั้งในภาพรวมและจำแนกรายยุทธศาสตร์ ตามลำดับ ดังนี้

7.1.1) สรุปผลการดำเนินงานตามแผนยุทธศาสตร์ฯ

1) การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ในภาพรวม

ผลการจัดสรรงบประมาณเพื่อการพัฒนาบระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยในช่วงที่ผ่านมาสามารถสะท้อนให้เห็นได้จากผลการดำเนินงานตามแผนยุทธศาสตร์ฯ ดังแสดงในแผนภาพที่ 47 ซึ่งแสดงถึงการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยที่ผ่านมาในภาพรวมถือว่า มีแนวโน้มพัฒนาการที่ดีขึ้น โดยเห็นได้จากในปี พ.ศ. 2552 ต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทย ซึ่งมีมูลค่ารวมประมาณ 1.5 ล้านล้านบาท หรือคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 16.8 ของผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ ณ ราคาประจำปี (GDP) ลดลงอย่างเห็นได้ชัดจากร้อยละ 18.8 ของ GDP ในปี พ.ศ. 2550 โดยประกอบด้วย ต้นทุนค่าขนส่งสินค้า 746.5 พันล้านบาท (ร้อยละ 8.3 ของ GDP) ต้นทุนการเก็บรักษาสินค้าคงคลัง 633.3 พันล้านบาท (ร้อยละ 7.0 ของ GDP) และ ต้นทุนการบริหารจัดการด้านโลจิสติกส์ 138.0 พันล้านบาท (ร้อยละ 1.5 ของ GDP)

แผนภาพที่ 47: ภาพรวมการพัฒนาโลจิสติกส์ของไทย



การที่ต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยในภาพรวมในช่วงระยะ 3 ปีที่ผ่านมา นับตั้งแต่ปี พ.ศ. 2550 ถึงปี พ.ศ. 2552 ลดลงนั้น มีสาเหตุสำคัญมาจาก 2 ปัจจัยหลัก ได้แก่ (1) การชะลอตัวของเศรษฐกิจโลกซึ่งส่งผลกระทบทางลบต่อเศรษฐกิจไทยในปี พ.ศ. 2552 ซึ่งเป็นปีที่ประเทศไทยประสบภาวะเศรษฐกิจหดตัวอย่างรุนแรงนับตั้งแต่เหตุการณ์วิกฤติทางเศรษฐกิจช่วงปี พ.ศ. 2540-2541 ทำให้อัตราการเติบโตของเศรษฐกิจในภาพรวมหดตัวลง ซึ่งเป็นการหดตัวของสาขาอุตสาหกรรมและการส่งออกเป็นหลัก จึงส่งผลกระทบต่อปริมาณผลผลิต/สินค้าในสาขาต่างๆ และกิจกรรมโลจิสติกส์ภายในประเทศ ทำให้ปริมาณขนส่งสินค้าและมูลค่าสินค้าคงคลังลดลง รวมทั้งมีการปรับลดอัตราดอกเบี้ยเงินกู้ลูกค้าชั้นดี (Minimum Loan Rate; MLR) ตามสถานการณ์สภาพคล่องของเงินทุนในตลาด และราคาเฉลี่ยน้ำมันดีเซลที่ลดลง ปัจจัยการหดตัวทางเศรษฐกิจเหล่านี้ล้วนส่งผลให้ต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศลดลงเช่นกัน และ (2) การปรับตัวทางธุรกิจของผู้ประกอบการไทยเพื่อรับมือกับการชะลอตัวของอุปสงค์ในภาพรวม โดยมีความพยายามปรับปรุงประสิทธิภาพของกระบวนการเคลื่อนย้าย จัดเก็บ และบริหารจัดการสินค้าคงคลัง รวมทั้งได้ดำเนินมาตรการประหยัดต้นทุนการดำเนินงานภายในสถานประกอบการซึ่งรวมไปถึงต้นทุนโลจิสติกส์อย่างเต็มที่ เพื่อลดความเสี่ยงและเพื่อความอยู่รอดทางธุรกิจจากการได้รับปริมาณคำสั่งซื้อที่ลดลงอย่างมาก แต่อย่างไรก็ดี หากเปรียบเทียบกับต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศที่มีความก้าวหน้าด้านโลจิสติกส์ดังเช่นประเทศสหรัฐอเมริกาที่มีสัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP ในปี พ.ศ. 2552 อยู่ที่ร้อยละ 7.7 สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP ของประเทศไทยจึงยังนับว่าสูงมาก

เมื่อพิจารณาถึงโครงสร้างต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทย ต้นทุนค่าขนส่งสินค้าเป็นองค์ประกอบที่ใหญ่ที่สุดนับตั้งแต่ปี พ.ศ. 2550 โดยในปี พ.ศ. 2552 ต้นทุนค่าขนส่งสินค้าคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 49.4

ของต้นทุนโลจิสติกส์รวม รองลงมาคือ ต้นทุนการเก็บรักษาสินค้าคงคลังคิดเป็นร้อยละ 41.7 และที่เหลืออีก ร้อยละ 8.9 เป็นต้นทุนการบริหารจัดการด้านโลจิสติกส์ หากเปรียบเทียบกับปี พ.ศ. 2550 ต้นทุนค่าขนส่ง สินค้าซึ่งเป็นต้นทุนโลจิสติกส์ที่มีสัดส่วนสูงสุดของไทย มีการขยายตัวเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องจากปี พ.ศ. 2550 ที่มีสัดส่วนร้อยละ 47.3 เพิ่มขึ้นเป็นร้อยละ 49.4 ในปี พ.ศ. 2552 สะท้อนให้เห็นถึงโครงสร้างการขนส่ง ปัจจุบันที่ยังไม่สามารถสนับสนุนให้ผู้ประกอบการปรับพฤติกรรมมาใช้รูปแบบการขนส่งที่มีประสิทธิภาพ ด้านพลังงานได้อย่างเต็มที่ ในขณะที่สัดส่วนต้นทุนการเก็บรักษาสินค้าคงคลังเริ่มมีแนวโน้มลดลงตามลำดับอย่างต่อเนื่อง จากสัดส่วนร้อยละ 43.6 ในปี พ.ศ. 2550 ลดลงเหลือร้อยละ 41.7 ในปี พ.ศ. 2552 ซึ่งถือว่า ผู้ประกอบการในภาพรวมมีความตระหนักถึงความสำคัญและสามารถปรับรูปแบบธุรกิจในลักษณะที่ลด ปริมาณสินค้าคงคลัง รวมทั้งบริหารจัดการต้นทุนการเก็บรักษาสินค้าคงคลังให้ลดลงมาโดยตลอด ส่วน ต้นทุนการบริหารจัดการด้านโลจิสติกส์มีสัดส่วนเกือบเท่าเดิมที่ประมาณร้อยละ 9 ของต้นทุนโลจิสติกส์รวม

แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย พ.ศ. 2550-2554 ซึ่งเป็น แผนโลจิสติกส์แห่งชาติฉบับแรกของไทย ถือได้ว่า ผลการดำเนินงานในระยะ 5 ปีที่ผ่านมาประสบความสำเร็จในเชิงการสร้างการรับรู้ ความเข้าใจและการตระหนักถึงความสำคัญของโลจิสติกส์ (Awareness Building Phase) ในทุกภาคส่วน ดังจะเห็นได้จากจำนวนสถาบันการศึกษาระดับอุดมศึกษาที่เปิดหลักสูตร ด้านโลจิสติกส์เพิ่มมากขึ้น จำนวนสมาพันธ์/สมาคมด้านโลจิสติกส์และห่วงโซ่อุปทานเพิ่มมากขึ้น สภา หอการค้าฯ และสภาอุตสาหกรรมฯ มีการแบ่งสายงานด้านโลจิสติกส์อย่างชัดเจน ในขณะที่ วช. ร่วมมือกับ สกว. จัดตั้งหน่วยงานวิจัยและทำงานเชิงรุกในการจัดทำยุทธศาสตร์วิจัยด้านโลจิสติกส์และห่วงโซ่อุปทาน แห่งชาติ ฉบับที่ 1 (พ.ศ. 2554-2555) นอกจากนั้นมตินิตยสารและหนังสือพิมพ์ด้านวงการโลจิสติกส์เกิดขึ้น มากมาย มีการจัดงานแสดงสินค้าและนิทรรศการด้านโลจิสติกส์ (Trade Fair) เป็นระยะอย่างต่อเนื่อง ในขณะที่ภาครัฐมีการจัดสรรงบประมาณในการพัฒนาและฝึกอบรมบุคลากรอย่างต่อเนื่อง อย่างไรก็ตาม การ พัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยในระยะ 5 ปีที่ผ่านมามีความก้าวหน้าและมีพัฒนาการที่ดีขึ้นในระดับหนึ่ง แต่ เป็นในลักษณะเชิงปริมาณมากกว่าเชิงคุณภาพ และด้วยอัตราที่ช้าเมื่อเปรียบเทียบกับต่างประเทศ ซึ่ง ประเทศไทยยังคงล่าช้าและไม่ทันต่อสถานการณ์และปัจจัยภายนอก

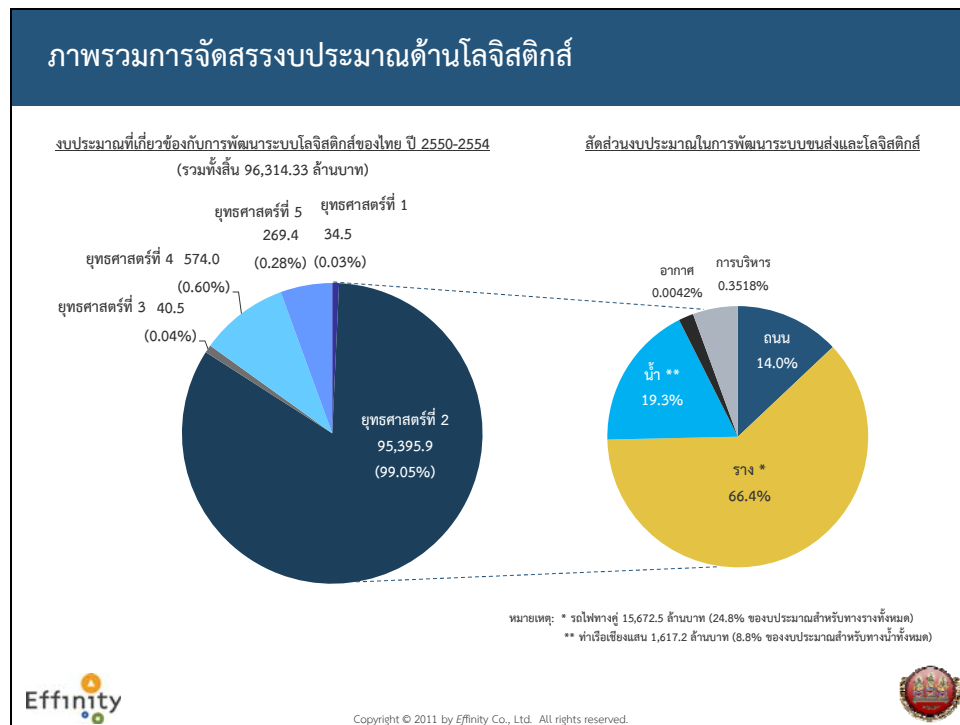
2) การจัดสรรงบประมาณเพื่อพัฒนาระบบโลจิสติกส์

ในช่วงระยะ 5 ปีที่ผ่านมา พ.ศ. 2550-2554 ภาครัฐได้มีการจัดสรรงบประมาณที่เกี่ยวข้องกับการ พัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยรวมทั้งสิ้น 96,314.33 ล้านบาท โดยสามารถเรียงลำดับจาก ยุทธศาสตร์ที่ได้รับงบประมาณมากที่สุดไปยังยุทธศาสตร์ที่ได้รับงบประมาณน้อยที่สุด ดังนี้

ยุทธศาสตร์ที่ 2 ได้รับงบประมาณมากที่สุดในบรรดา 5 ยุทธศาสตร์ ภายใต้แผนพัฒนา โลจิสติกส์ฯ โดยมีงบประมาณจำนวนทั้งสิ้น 95,395.9 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 99.05 ของงบประมาณ ทั้งหมด

ยุทธศาสตร์ที่ 4 ได้รับงบประมาณมากเป็นอันดับ 2 รองจากยุทธศาสตร์ที่ 2 โดยมีงบประมาณ จำนวน 574.0 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 0.60 ของงบประมาณทั้งหมด

แผนภาพที่ 48: ภาพรวมการจัดสรรงบประมาณที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ปี พ.ศ. 2550-2554



ยุทธศาสตร์ที่ 5 ได้รับงบประมาณมากเป็นอันดับ 3 ในบรรดา 5 ยุทธศาสตร์ภายใต้แผนพัฒนาโลจิสติกส์ โดยมีงบประมาณจำนวน 269.4 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 0.28 ของงบประมาณทั้งหมด

ยุทธศาสตร์ที่ 3 ได้รับงบประมาณมากเป็นอันดับ 4 ในบรรดา 5 ยุทธศาสตร์ภายใต้แผนพัฒนาโลจิสติกส์ โดยมีงบประมาณจำนวน 40.5 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 0.04 ของงบประมาณทั้งหมด

ยุทธศาสตร์ที่ 1 ได้รับงบประมาณน้อยที่สุดในบรรดา 5 ยุทธศาสตร์ภายใต้แผนฯ โดยมีงบประมาณจำนวน 34.5 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 0.03 ของงบประมาณทั้งหมด

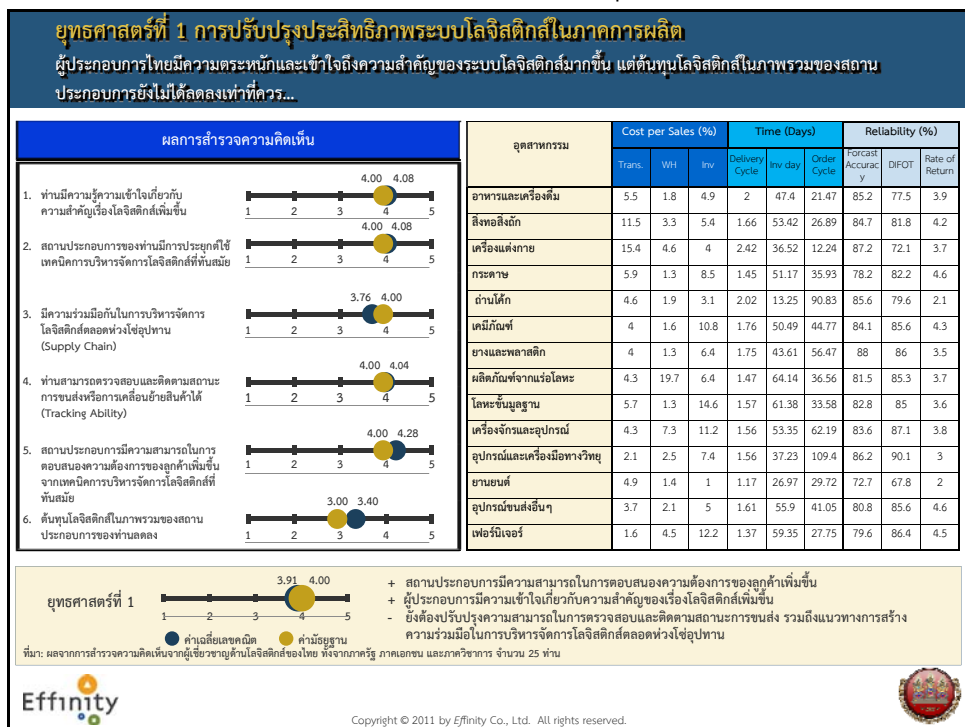
จากการจัดสรรงบประมาณข้างต้น สังเกตได้ว่า ภาครัฐให้การสนับสนุนและลงทุนด้านการเพิ่มประสิทธิภาพระบบขนส่งและโลจิสติกส์มากที่สุด ซึ่งคือ ยุทธศาสตร์ที่ 2 โดยงบประมาณถูกจัดสรรไปเพื่อการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งทางรางมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 66.4 รองลงมาได้แก่ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งทางน้ำ คิดเป็นร้อยละ 19.3 ทางถนน ร้อยละ 14.0 ส่วนทางอากาศได้รับงบประมาณน้อยที่สุดเพียงร้อยละ 0.0042 โดยภายใต้งบประมาณทางราง ส่วนใหญ่ใช้เพื่อการจัดหาและปรับปรุงเครื่องมืออุปกรณ์ที่เกี่ยวข้องกับรถไฟ (ได้แก่ รถจักร รถโบกี้ ระบบอาณัติสัญญาณไฟ เครื่องกันระบบโครงข่ายโทรคมนาคม) การก่อสร้างรางรถไฟทางคู่ และการปรับปรุงทางรถไฟ ซึ่งสอดคล้องกับเป้าหมายของยุทธศาสตร์ที่ 2 แต่อย่างไรก็ดีพบว่า หลายโครงการด้านการพัฒนาทางรางยังไม่สามารถดำเนินการได้ในทางปฏิบัติให้เกิดผลสำเร็จเป็นรูปธรรม อันเนื่องมาจากปัญหาการบริหารจัดการโครงการภายในของ รฟท. และการเตรียมความพร้อมในขั้นตอนการศึกษาความเหมาะสมของโครงการและการศึกษาผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม (EIA) เป็นต้น

3) ผลการดำเนินงานตามรายยุทธศาสตร์

ที่ปรึกษา ได้ทำการประมวลและสังเคราะห์ข้อมูลที่ได้รับทั้งหมด ทั้งระดับปฐมภูมิและระดับทุติยภูมิ โดยสามารถสรุปผลการดำเนินงานตามแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ปี พ.ศ. 2550-2554 จำแนกรายยุทธศาสตร์ ดังนี้

ยุทธศาสตร์ที่ 1 การปรับปรุงประสิทธิภาพระบบโลจิสติกส์ในภาคการผลิต

แผนภาพที่ 49: ผลการดำเนินงานของแผนยุทธศาสตร์ที่ 1



แม้ว่ายุทธศาสตร์ที่ 1 การปรับปรุงประสิทธิภาพระบบโลจิสติกส์ในภาคการผลิต เป็นยุทธศาสตร์ที่ได้รับงบประมาณน้อยที่สุดในบรรดา 5 ยุทธศาสตร์ภายใต้แผนพัฒนาโลจิสติกส์ฯ โดยได้รับงบประมาณ 34.5 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 0.03 ของงบประมาณด้านโลจิสติกส์ทั้งหมด อย่างไรก็ตาม นับว่า ผลการดำเนินงานตามยุทธศาสตร์ที่ 1 อยู่ในเกณฑ์ดี

จากผลการสำรวจ ได้รับคะแนนที่มีค่าเฉลี่ยเลขคณิต (Mean) อยู่ที่ 3.91/5.00 ซึ่งแสดงให้เห็นว่าการปรับปรุงประสิทธิภาพระบบโลจิสติกส์ในภาคการผลิต มีการพัฒนาอยู่ในเกณฑ์ดี จากการศึกษาพบว่า ในระยะ 5 ปีที่ผ่านมา ผู้ประกอบการไทยในภาคการผลิตมีความรู้ ความเข้าใจและตระหนักถึงความสำคัญของระบบโลจิสติกส์มากขึ้น สถานประกอบการมีความสามารถในการตอบสนองความต้องการของลูกค้าเพิ่มขึ้น เนื่องจากผู้ประกอบการมีความพยายามปรับปรุงประสิทธิภาพของกระบวนการเคลื่อนย้าย จัดเก็บ และบริหารจัดการสินค้าคงคลัง โดยมีผู้ประกอบการบางส่วนรู้จักประยุกต์ใช้เทคนิค

การบริหารจัดการโลจิสติกส์ที่ทันสมัยมากขึ้น เช่น เทคโนโลยีสารสนเทศ หรือ ซอฟต์แวร์ด้านการบริหารจัดการโลจิสติกส์และการขนส่ง มีการพัฒนาความสามารถในการตรวจสอบและติดตามสถานะการขนส่งหรือการเคลื่อนย้ายสินค้ามากขึ้น รวมทั้งได้ดำเนินมาตรการประหยัดต้นทุนการดำเนินงานภายในสถานประกอบการซึ่งรวมไปถึงต้นทุนโลจิสติกส์อย่างเต็มที่ เพื่อลดความเสี่ยงและเพื่อความอยู่รอดทางธุรกิจภายใต้สภาวะการแข่งขันที่รุนแรงมากขึ้น ประกอบกับส่วนหนึ่งเป็นผลพวงมาจากการแข่งขันจากภายนอกและความต้องการของลูกค้าที่เป็นแรงกระตุ้นให้ผู้ประกอบการจำเป็นต้องพัฒนาความสามารถอย่างต่อเนื่องเพื่อให้สามารถแข่งขันได้ และสามารถตอบสนองความต้องการของลูกค้าที่แปรเปลี่ยนไปเพื่อให้สามารถรักษาและขยายฐานลูกค้าได้

นอกจากนั้นยังมีการร่วมมือกันในการบริหารจัดการโลจิสติกส์ตลอดห่วงโซ่อุปทานมากขึ้น แม้ว่าในภาพรวม คนไทยยังไม่มีจิตสำนึกหรือจิตวิญญาณ (Spirit) ในการทำงานร่วมกันหรือร่วมมือกันในห่วงโซ่อุปทานมากเท่าใดนัก ซึ่งเป็นปัจจัยสู่ความสำเร็จของการบริหารจัดการห่วงโซ่อุปทาน (Supply Chain) ทั้งนี้ยังมีผู้ประกอบการบางส่วนที่ยังไม่เข้าใจในนิยามของคำว่า “ห่วงโซ่อุปทาน” อย่างถ่องแท้ และมองเฉพาะเรื่องโลจิสติกส์โดยมิได้พิจารณาเชื่อมโยงกับห่วงโซ่อุปทานเพื่อให้เกิดการพัฒนาเป็นไปอย่างบูรณาการ ยิ่งไปกว่านั้น ในระยะ 5 ปีที่ผ่านมา การพัฒนาภายใต้ยุทธศาสตร์นี้เน้นที่ภาคการผลิตเป็นสำคัญ ในขณะที่ภาคการเกษตรยังไม่ได้รับการปรับปรุงประสิทธิภาพระบบโลจิสติกส์มากเท่าใดนัก ซึ่งควรจะต้องมีการเชื่อมโยงจากต้นน้ำถึงปลายน้ำตลอดห่วงโซ่อุปทาน

อย่างไรก็ดี หากพิจารณาเรื่องต้นทุนโลจิสติกส์ของสถานประกอบการในภาพรวมยังถือว่าอยู่ในระดับสูง ทั้งนี้เนื่องจาก (1) ผู้ประกอบการไทยส่วนใหญ่เป็น SMEs ขาดการบริหารจัดการที่เป็นสากล และเข้าถึงแหล่งเงินทุนได้ยาก ทำให้ขาดเงินทุนในการนำระบบการบริหารจัดการโลจิสติกส์ที่ทันสมัยมาประยุกต์ใช้ในสถานประกอบการ ส่งผลให้คุณภาพการบริหารจัดการสินค้าคงคลังของผู้ประกอบการไทยที่เป็น SMEs ยังไม่มีประสิทธิภาพเทียบเท่ากับธุรกิจต่างชาติ (2) ไม่มีการทำงานร่วมกันในห่วงโซ่อุปทานมากเท่าใดนัก และขาดกลไกที่สนับสนุนให้เกิดการทำงานร่วมกันในห่วงโซ่อุปทาน ซึ่งเป็นปัจจัยสู่ความสำเร็จของการบริหารจัดการห่วงโซ่อุปทาน ส่งผลให้ต้นทุนการผลิตทั้งระบบมีต้นทุนสูง ซึ่งส่งผลต่อขีดความสามารถในการแข่งขันของผู้ประกอบการตามมา จึงจำเป็นต้องหาแนวทางการสร้างความร่วมมือในการบริหารจัดการโลจิสติกส์ตลอดห่วงโซ่อุปทานให้มากขึ้น ซึ่งจะทำให้ระบบโลจิสติกส์ของไทยโดยรวมมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น (3) กระบวนการในการลดต้นทุนสินค้าคงคลังไม่มีความเป็นรูปธรรม โดยเฉพาะการลดสต็อกสินค้าคงคลัง เนื่องจากไม่มีการคัดเลือกอุตสาหกรรมเป้าหมายในการพัฒนา และภาครัฐไม่มีความเข้าใจในระบบการทำงานของผู้ประกอบการในสายการผลิตอย่างเพียงพอ (4) ขาดข้อมูลที่ละเอียดของต้นทุนโลจิสติกส์ของสินค้าเกษตร เช่น ข้าว แป้ง ยาง ผลไม้เศรษฐกิจ ฯลฯ และขาดข้อมูลในลักษณะที่เป็น Time Series รวมทั้งขาดความตระหนักและให้ความสำคัญจากทั้งภาครัฐและเกษตรกร

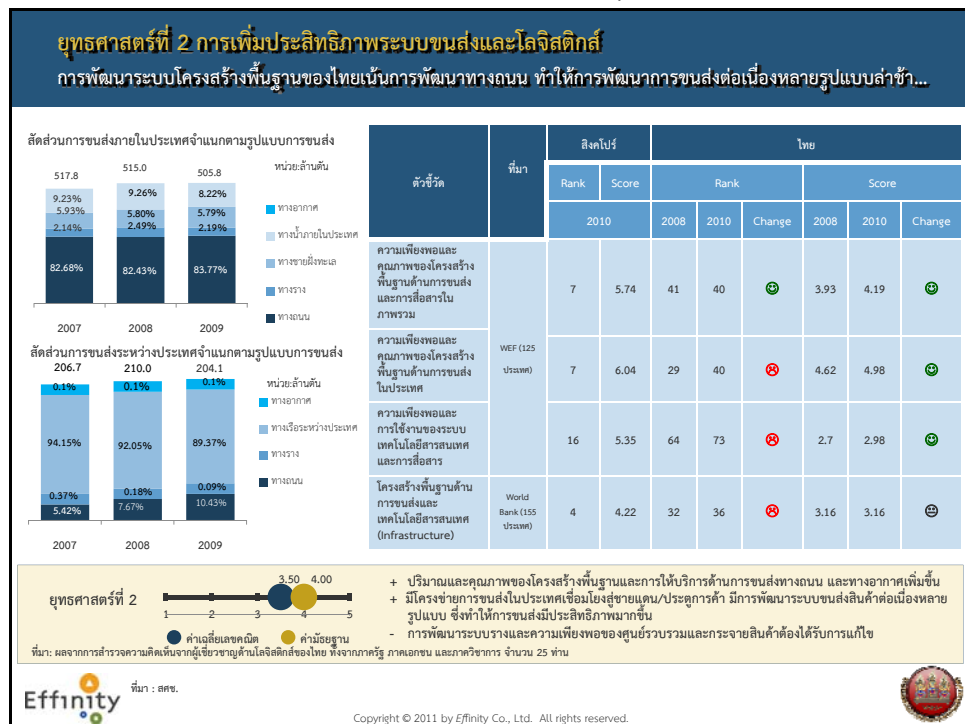
สิ่งที่ควรดำเนินการต่อเนื่องเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพระบบโลจิสติกส์ในภาคการผลิต

ภาครัฐจำเป็นต้องมีข้อมูลและมีความเข้าใจในเชิงลึกขององค์ประกอบต้นทุนสินค้า และประเด็นปัญหาที่ก่อให้เกิดอุปสรรคด้านโลจิสติกส์ในแต่ละห่วงโซ่อุปทาน รวมทั้งควรจัดทำ Best Practice Model ในอุตสาหกรรมเป้าหมาย โดย

1. ภาครัฐควรจัดเก็บข้อมูล และวิเคราะห์รายละเอียดขององค์ประกอบของต้นทุนในระดับ สินค้า พื้นที่ และกิจกรรม เพื่อป้องกันสาเหตุของต้นทุนโลจิสติกส์ที่สูง
2. ภาครัฐควรวิเคราะห์และเข้าใจประเด็นปัญหาที่ก่อให้เกิดอุปสรรคด้านโลจิสติกส์ในแต่ละห่วงโซ่อุปทาน ขณะที่ส่งเสริมให้ภาคเอกชนให้ความสำคัญกับการบริหารโลจิสติกส์ภายในองค์กร
3. จัดทำ Best Practice Logistics Model ในแต่ละอุตสาหกรรมหรือคลัสเตอร์เป้าหมาย
4. สร้างแรงจูงใจให้กับผู้ประกอบการที่ต้องลงทุนและปรับปรุงด้านโลจิสติกส์ เช่น การจัดทำตัวชี้วัดระดับ Sector

ยุทธศาสตร์ที่ 2 การเพิ่มประสิทธิภาพระบบขนส่งและโลจิสติกส์

แผนภาพที่ 50: ผลการดำเนินงานของแผนยุทธศาสตร์ที่ 2



ยุทธศาสตร์ที่ 2 การเพิ่มประสิทธิภาพระบบขนส่งและโลจิสติกส์ (Transport and Logistics Network Optimization) เป็นยุทธศาสตร์ที่ได้รับความนิยมมากที่สุดในบรรดา 5 ยุทธศาสตร์ภายใต้แผนพัฒนาโลจิสติกส์ฯ เป็นจำนวนเงินทั้งสิ้น 95,395.9 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 99.05 ของงบประมาณด้านโลจิสติกส์ทั้งหมด

จากผลการสำรวจ ได้รับคะแนนที่มีค่าเฉลี่ยเลขคณิต (Mean) อยู่ที่ 3.50/5.00 ซึ่งแสดงให้เห็นว่า **การเพิ่มประสิทธิภาพระบบขนส่งและโลจิสติกส์ของประเทศไทยในระยะ 5 ปีที่ผ่านมา มีการพัฒนาอยู่ในระดับปานกลาง** ซึ่งผลการดำเนินงานมิได้สอดคล้องกับการจัดสรรงบประมาณจำนวนมาก โดยจะเห็นได้จาก สัดส่วนปริมาณการขนส่งภายในประเทศ ส่วนใหญ่กระจุกอยู่ที่การขนส่งทางถนนเป็นหลัก ซึ่งมีค่าใช้จ่าย โดยทางถนนมีสัดส่วนมากกว่าร้อยละ 80 ตลอด 3 ปีตั้งแต่ปี พ.ศ. 2550-2552 มีอัตราการขยายตัวร้อยละ 1.3 จากปี พ.ศ.2550 สัดส่วนรองลงมา คือ การขนส่งทางน้ำภายในประเทศ การขนส่งทางชายฝั่งทะเล การขนส่งทางราง และการขนส่งทางอากาศ ตามลำดับโดยเฉพาะอย่างยิ่ง ทางรางและทางน้ำมีอัตราการเติบโตลดลงเป็นอย่างมาก ในขณะที่ปริมาณการขนส่งระหว่างประเทศ ส่วนใหญ่กระจุกอยู่ที่การขนส่งทางเรือระหว่างประเทศ รองลงมาได้แก่ ทางถนน ทางราง และทางอากาศ ตามลำดับ โดยทั้งการขนส่งทางเรือระหว่างประเทศและทางรางมีแนวโน้มลดลง โดยเฉพาะอย่างยิ่งการขนส่งทางรางมีอัตราการเติบโตลดลงอย่างมากถึงร้อยละ 50 และมีแนวโน้มลดลงอย่างต่อเนื่องในช่วงปี พ.ศ. 2550-2552 ในขณะที่การขนส่งทางถนนกลับมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องและเติบโตมากขึ้นถึงร้อยละ 32 รวมทั้งการขนส่งทางอากาศมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นเช่นกัน ดังนั้นจะเห็นได้ว่า โครงสร้างการขนส่งสินค้าของประเทศไทยยังพึ่งพารูปแบบการขนส่งทางถนนเป็นหลัก

อย่างไรก็ดีการพัฒนาการขนส่งทางบก (Land Transport) ของภาครัฐที่ผ่านมาให้ความสำคัญ **เพื่อรองรับการขนส่งภายในประเทศ** ขาดการวางแผนล่วงหน้าเพื่อรองรับการค้าระหว่างประเทศ (think local, not think global) และยังขาดการวางระบบ Missing Link ของการขนส่งภายในประเทศ ดังจะเห็นได้จากการสร้างถนนจะเชื่อมจากภายในประเทศไปสู่ชายแดนประเทศเพื่อนบ้านเท่านั้น แต่ขาดวิสัยทัศน์ด้าน Land Connection ในการเชื่อมต่อระหว่างเมืองหลักในประเทศกับเมืองหลักในต่างประเทศ เพื่อรองรับการค้าระหว่างประเทศ ตรงกันข้ามกับประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีนได้มีการวางแผนการพัฒนาล่วงหน้าเพื่อเชื่อมโยงต้นทางในประเทศกับปลายทางในประเทศเพื่อนบ้าน และเชื่อมระหว่างเมืองหลัก หรือเมืองท่าหลัก ซึ่งเป็นจุดยุทธศาสตร์ที่สำคัญสำหรับการค้าระหว่างประเทศ เช่น รางรถไฟจากคุนหมิงไปสิงคโปร์ รางรถไฟจากคุนหมิงไปยังท่าเรือในพม่า เป็นต้น ส่วนทางน้ำ แม้ว่าภาครัฐมีการพัฒนาเชื่อมโยงในระดับหนึ่งแต่ยังไม่เห็นผลการเปลี่ยนแปลงในทางที่ดีขึ้นอย่างชัดเจน ในขณะที่ภาคเอกชนให้ความสำคัญกับ Inland Waterway อาทิเช่น บริษัท เจริญโภคภัณฑ์ (CP) ที่เริ่มมีการพัฒนา Inland Waterway ในปี 2554 ในขณะที่การพัฒนาการขนส่งทางรางไม่สามารถขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ไปสู่การปฏิบัติได้

นอกจากนี้ จากการจัดอันดับ โดย World Economic Forum (WEF) ภายใต้ดัชนีชี้วัดความสามารถในการอำนวยความสะดวกทางการค้า (ETI) ในปี ค.ศ. 2008 และ 2010 (ซึ่งมีเฉพาะปีดังกล่าว) พบว่า **ความพร้อมและคุณภาพของโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งในประเทศ** (Availability and Quality of Transport Infrastructure) มีคะแนนเพิ่มสูงขึ้น แต่อันดับกลับถดถอยลงจากอันดับที่ 29 ในปี ค.ศ. 2008 ลดอันดับลงเป็นอันดับที่ 40 ในปี ค.ศ. 2010 จากทั้งหมด 125 ประเทศ ซึ่งแสดง

นัยสำคัญว่า แม้ว่าไทยมีพัฒนาการที่ดีขึ้นแต่เมื่อเทียบกับต่างประเทศยังล้าหลังอยู่เนื่องจากประเทศอื่นๆ ก็มีพัฒนาการที่ดีขึ้นเป็นอย่างมากเช่นกัน ซึ่งสอดคล้องกับการจัดอันดับโดย World Bank ภายใต้ดัชนีชี้วัดขีดความสามารถด้านโลจิสติกส์ (LPI) ในปี ค.ศ. 2007 และปี ค.ศ. 2010 (ซึ่งมีเฉพาะปีดังกล่าว) พบว่า **โครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งและเทคโนโลยีสารสนเทศ (Infrastructure) มีคะแนนเท่าเดิม แต่อันดับกลับถดถอยลงเช่นกันคือ จากอันดับที่ 32 ในปี ค.ศ. 2007 ลดอันดับลงเป็นอันดับที่ 36 ในปี ค.ศ. 2010 จากทั้งหมด 155 ประเทศ**

จากข้อมูลดังกล่าวข้างต้น ถือได้ว่า ระบบโลจิสติกส์ของไทยยังอยู่ในระดับพื้นฐานที่เรียกว่า โลจิสติกส์ระดับขนส่ง (Transport Base) การพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานของภาครัฐเน้นไปที่การสร้างถนน ทำให้โครงสร้างการขนส่งส่วนใหญ่ของไทยเป็นการขนส่งทางถนน การวางนโยบายการพัฒนาการขนส่งทางรถไฟและทางน้ำมาถูกทิศทาง แต่การขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ไปสู่การปฏิบัติประสบความล้มเหลว ส่งผลให้การพัฒนาระบบขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multimodal Transportation) ของไทยล่าช้ากว่าที่ควรจะเป็น จึงทำให้ต้นทุนโลจิสติกส์ของไทยสูง สาเหตุหลักมาจากปัญหาด้านกลไกการขับเคลื่อนที่เป็นอุปสรรคต่อการเพิ่มประสิทธิภาพระบบการขนส่งและโลจิสติกส์ให้สัมฤทธิ์ผลเป็นรูปธรรม ซึ่งได้แก่ การไม่เข้าใจของภาครัฐเกี่ยวกับการพัฒนาโลจิสติกส์ ทำให้เน้นการพัฒนาด้านโครงสร้างพื้นฐานทางกายภาพ (Physical / Hard Infrastructure) ในขณะที่ภาครัฐยังไม่สามารถประยุกต์ใช้ศาสตร์โลจิสติกส์ไปสู่การปฏิบัติได้จริง ความล้มเหลวของการขับเคลื่อนขนส่งทางรางจากข้อจำกัดด้านศักยภาพและประสิทธิภาพในการพัฒนาของ รฟท. ภาครัฐขาดรูปแบบที่ชัดเจนในการบริหารจัดการที่จะช่วยลดต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศ มีช่องโหว่และคอขวด (Bottle Neck) ในการพัฒนาประสิทธิภาพด้านการขนส่งอยู่ค่อนข้างมาก โดยเฉพาะขาดการวางแผนหลักที่เป็นแผนแม่บท (Master Plan) ที่เป็นแผนบูรณาการที่เชื่อมโยงรูปแบบการขนส่งต่างๆ เพื่อช่วยตอบโจทย์การพัฒนาการขนส่งทางบก ทางน้ำ และทางรางให้สอดคล้องประสานรับช่วงการขนส่งกันและกันตลอดจนกฎระเบียบที่ไม่เอื้อต่อการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน เช่น EIA เป็นต้น

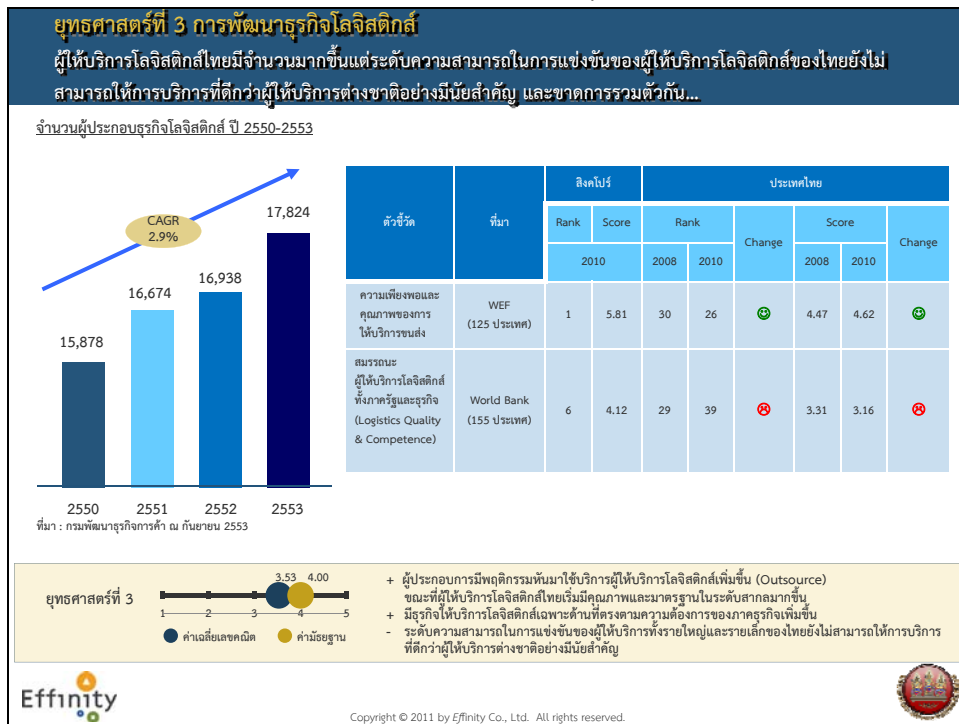
สิ่งที่ควรดำเนินการต่อเนื่องเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพระบบขนส่งและโลจิสติกส์

ภาครัฐควรมีแผนบูรณาการ (Master Plan) ที่เชื่อมโยงระบบการขนส่งทางบก ทางราง และทางน้ำที่เหมาะสม และลดขั้นตอนการดำเนินงานของภาครัฐที่เป็นอุปสรรค รวมทั้งผลักดันการพัฒนาระบบการขนส่งทางรางเพื่อให้เป็นระบบขนส่งหลักระบบหนึ่ง เพื่อรับมือกับสถานการณ์ด้านต้นทุนพลังงานที่มีแนวโน้มเพิ่มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง โดย

1. วางแผนจัดทำแผนบูรณาการ (Master Plan) ที่เชื่อมโยงระบบการขนส่งทางบก ทางราง และทางน้ำที่เหมาะสมเพื่อเพิ่มขีดความสามารถทางการแข่งขันของไทย
2. เร่งพัฒนาระบบราง ลดขั้นตอนการดำเนินงานของภาครัฐที่ซ้ำซ้อน และปรับแก้กฎหมายที่ไม่เอื้อต่อการพัฒนาระบบการขนส่งทางราง เช่น EIA ประชาพิจารณ์
3. จัดให้มีศูนย์รวบรวมและกระจายสินค้าในประเทศอย่างเพียงพอ

ยุทธศาสตร์ที่ 3 การพัฒนาธุรกิจโลจิสติกส์

แผนภาพที่ 51: ผลการดำเนินงานของแผนยุทธศาสตร์ที่ 3



ยุทธศาสตร์ที่ 3 การพัฒนาธุรกิจโลจิสติกส์ ได้รับงบประมาณ 40.5 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 0.04 ของงบประมาณด้านโลจิสติกส์ทั้งหมด ซึ่งเป็นยุทธศาสตร์ที่ได้รับงบประมาณมากเป็นอันดับที่ 4 ในบรรดา 5 ยุทธศาสตร์ภายใต้แผนพัฒนาโลจิสติกส์ฯ ซึ่งถือว่าการจัดสรรงบประมาณค่อนข้างน้อยหากเทียบกับจำนวนธุรกิจให้บริการโลจิสติกส์ที่มีอยู่มากกว่า 17,000 รายในระยะ 5 ปีที่ผ่านมา จากผลการสำรวจได้รับคะแนนที่มีค่าเฉลี่ยเลขคณิต (Mean) อยู่ที่ 3.53/5.00 ซึ่งแสดงให้เห็นว่า การพัฒนาธุรกิจโลจิสติกส์ในระยะ 5 ปีที่ผ่านมาอยู่ในเกณฑ์ระดับปานกลาง

สถานการณ์การพัฒนาในภาพรวมพบว่า ผู้ประกอบการมีพฤติกรรมหันมาใช้บริการโลจิสติกส์เพิ่มขึ้น (Outsource) ขณะที่ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทย (LSPs) มีคุณภาพและมาตรฐานในระดับสากลมากขึ้น และมีธุรกิจให้บริการเฉพาะด้านที่ตรงตามความต้องการของภาคธุรกิจเพิ่มขึ้น จำนวนสมาคมด้านโลจิสติกส์ และจำนวนสมาชิกของสมาคมต่างๆ เพิ่มมากขึ้น ขณะที่หน่วยงานภาครัฐที่เป็นเจ้าภาพยุทธศาสตร์นี้ได้แก่ กระทรวงพาณิชย์ ซึ่งประกอบด้วย สำนักโลจิสติกส์การค้า กรมส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ ส่วนส่งเสริมธุรกิจโลจิสติกส์ กรมพัฒนาธุรกิจการค้าของกระทรวงพาณิชย์ ต่างมุ่งส่งเสริมการเพิ่มศักยภาพให้กับผู้ประกอบการ LSPs โดยที่ผ่านมาทางกระทรวงพาณิชย์ได้ดำเนินการคือ การให้ความรู้แก่ผู้ประกอบการอย่างต่อเนื่อง เช่น การจัดฝึกอบรม การจัดสัมมนา การศึกษาดูงานต่างประเทศ/ประเทศเพื่อนบ้านและตามชายแดนระหว่างประเทศ ตลอดจนการสร้างเครือข่ายการให้บริการแบบเบ็ดเสร็จในรูปแบบการร่วมมือเชิงพันธมิตร โดยได้ส่งเสริมให้เกิดการรวมตัวกันของผู้ประกอบการในกลุ่มธุรกิจโลจิสติกส์

จำนวน 2 เครือข่าย ได้แก่ บริษัท ไทย โลจิสติกส์ อัลลายแอนซ์ จำกัด หรือ “Thai Logistics Alliance: TLA” ซึ่งเป็นการรวมกลุ่มของผู้ให้บริการโลจิสติกส์คนไทยจำนวน 31 บริษัท และบริษัท สยาม โลจิสติกส์ อัลลายแอนซ์ จำกัด หรือ “Siam Logistics Alliance: SLA” ซึ่งเป็นการรวมกลุ่มของผู้ให้บริการโลจิสติกส์คนไทยจำนวน 26 บริษัท รวมทั้งได้มีการสร้างเครือข่ายระหว่างผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทยกับผู้ให้บริการโลจิสติกส์ต่างประเทศ โดยการสนับสนุนให้เข้าร่วมงานแสดงสินค้า / แสดงธุรกิจระดับสากลภายในประเทศ และจัดกิจกรรมจับคู่ทางธุรกิจ (Business Matching) นอกจากนี้ ที่ผ่านมามีความพยายามผลักดัน พรบ. ว่าด้วยการพัฒนาและส่งเสริมธุรกิจโลจิสติกส์ไทย (LSPs) เพื่อยกระดับมาตรฐานคุณภาพการให้บริการของ LSPs ไทย

เมื่อพิจารณาจากมุมมองของต่างประเทศ จากการจัดอันดับโดย WEF พบว่า ความเพียงพอและคุณภาพของการให้บริการขนส่งของไทยในภาพรวมอยู่ในอันดับที่ 26 จากทั้งหมด 125 ประเทศในปี ค.ศ. 2010 ดีขึ้นจากปี ค.ศ. 2008 ที่อยู่ในอันดับที่ 30 แต่เป็นที่น่าสังเกตว่า จากการจัดอันดับโดย World Bank กลับพบว่า สมรรถนะผู้ให้บริการโลจิสติกส์ทั้งภาครัฐและภาคธุรกิจของไทยโดยรวม อยู่ในอันดับที่ 39 จากทั้งหมด 155 ประเทศในปี ค.ศ. 2010 ซึ่งลดอันดับลงจากปี ค.ศ. 2007 ที่อยู่ในอันดับที่ 29 ซึ่งแสดงนัยสำคัญว่า ในเชิงคุณภาพ สมรรถนะของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทย มิได้มีพัฒนาการที่ดีขึ้นอย่างแท้จริง และมิได้สอดคล้องกับเชิงปริมาณที่ประเทศไทยมีจำนวนผู้ให้บริการโลจิสติกส์เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง ดังจะเห็นได้จากสถิติจำนวนผู้ประกอบการธุรกิจโลจิสติกส์ที่จดทะเบียนโดย กรมพัฒนาธุรกิจการค้า ณ เดือนกันยายน 2553 ที่แสดงถึงจำนวนผู้ให้บริการโลจิสติกส์ในประเทศไทยเพิ่มมากขึ้นอย่างต่อเนื่องตลอด 4 ปีนับตั้งแต่ปี พ.ศ. 2550-2553 จากจำนวน 15,878 รายในปี พ.ศ. 2550 เพิ่มขึ้นเป็น 17,824 รายในปี พ.ศ. 2553 หรือมีอัตราการเติบโตเฉลี่ยอยู่ที่ร้อยละ 2.9 ต่อปี

ดังนั้น จึงสรุปได้ว่า แม้ว่าประเทศไทยจะมีจำนวนผู้ให้บริการโลจิสติกส์เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง แต่ระดับความสามารถในการแข่งขันของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทยมิได้เพิ่มขึ้นตามมาเท่าที่ควร และยังไม่สามารถให้บริการที่ดีกว่าผู้ให้บริการต่างชาติอย่างมีนัยสำคัญ เนื่องจากผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทยกว่าร้อยละ 60 เป็น SMEs และขาดการรวมตัวอย่างจริงจัง (Fragmented) แม้ว่าจะมีสมาคม/สมาพันธ์ต่างๆ มากมาย ทำให้ลักษณะการให้บริการไม่ครบวงจรในแบบ Integrated Logistics Service (เช่น ให้บริการขนส่งสินค้าและคลังสินค้า) การบริหารจัดการที่ไม่เป็นสากล ขาดนวัตกรรมด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ (IT) และเข้าถึงแหล่งเงินทุนได้ยาก รวมทั้งขาดเครือข่ายในต่างประเทศ ปัจจัยข้อจำกัดเหล่านี้จึงเป็นอุปสรรคต่อการดำเนินงานของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทย และต้องเผชิญกับสภาวะการแข่งขันที่เข้มข้นมากขึ้นจากต่างชาติและเสียเปรียบในการแข่งขันกับธุรกิจต่างชาติ นอกจากนี้มากกว่าครึ่งหนึ่งของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทยอยู่ในภาคขนส่งด้วยรถบรรทุก ซึ่งมีผลต่อต้นทุนและการแข่งขันเชิงราคากับผู้ประกอบการต่างชาติ หากผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทยไม่สามารถปรับตัวหรือพัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขันให้ทันต่อการเปิดเสรีภาคบริการโลจิสติกส์ในปี พ.ศ. 2556 (ค.ศ. 2013) ภายใต้กรอบการรวมกลุ่มประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC) ซึ่งจะมีผลเต็มรูปแบบในปี พ.ศ. 2558 (ค.ศ. 2015) ได้ คาดว่าจะมีผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทยจำนวนมากอาจต้องปิดกิจการลง หรือถูกควมรวมกับผู้ประกอบการต่างชาติ นอกจากนี้ที่ผ่านมามีผู้ประกอบการ

LSPs รายใหญ่ที่เป็นต่างชาติสามารถเริ่มต้นธุรกิจ (Start-Up) และเข้าสู่ตลาดไทยในฐานะ New Entrant ได้ง่ายกว่าธุรกิจ LSPs ไทยที่ส่วนใหญ่เป็น SMEs เนื่องจากมีนโยบายสนับสนุนจากสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน (BOI) ซึ่งภาครัฐควรจะต้องพิจารณาหาแนวทางในการสนับสนุนและปกป้องผลประโยชน์ให้กับผู้ประกอบการ LSPs ไทยให้ได้มากที่สุดหากมีการเปิดเสรีภาคบริการในสาขาโลจิสติกส์ในปี พ.ศ. 2556 ด้วย

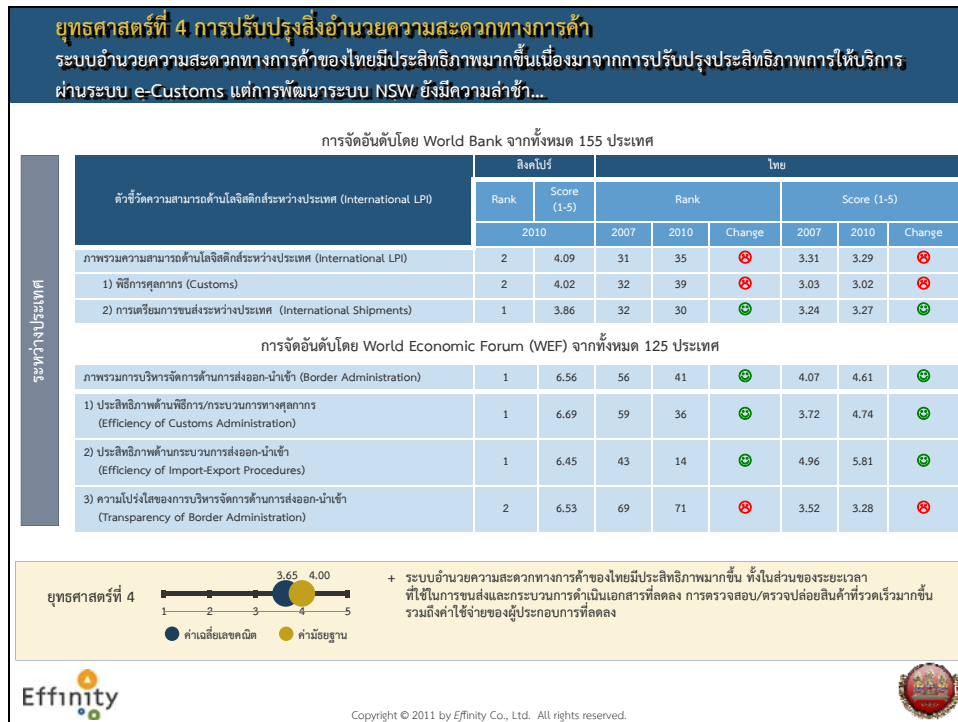
สิ่งที่ควรดำเนินการต่อเนื่องเพื่อพัฒนาธุรกิจโลจิสติกส์

ภาครัฐควรจัดทำแผนเพิ่มขีดความสามารถทางการแข่งขันของธุรกิจโลจิสติกส์ไทย เพื่อส่งเสริมให้ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทยมีความสามารถและแข่งขันได้ในระดับภูมิภาค โดย

1. ศึกษาสถานะปัจจุบัน และพัฒนาแผนเพิ่มขีดความสามารถทางการแข่งขันของธุรกิจโลจิสติกส์ไทย ส่งเสริมหรือปรับปรุงกฎหมายให้เอื้อต่อการสร้างความเข้มแข็งเพื่อสร้างอำนาจการต่อรองให้กับผู้ประกอบการไทย และสร้างให้เกิดการรวมตัวหรือควบรวมธุรกิจโลจิสติกส์ไทยเพื่อความเข้มแข็ง และสามารถแข่งขันกับธุรกิจต่างชาติได้
2. สร้างเครือข่ายผู้ให้บริการโลจิสติกส์ (LSPs Network) โดยมอบหมายให้ทูตพาณิชย์ที่ประจำอยู่ในต่างประเทศ เข้ามาสนับสนุนการพัฒนาเครือข่ายด้วยการจับคู่ธุรกิจ (Business Matching) กับ LSPs ในประเทศต่างๆ รวมทั้งสร้างแรงจูงใจให้กับ LSPs ต่างประเทศ ลงทุนร่วมกับ LSPs ไทย เพื่อให้มีการถ่ายทอดองค์ความรู้
3. สนับสนุนผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทยที่มีขีดความสามารถในการแข่งขันให้ไปลงทุนในต่างประเทศ โดยอาจออกมาตรการจูงใจ เช่น ด้านภาษี ไม่ต้องให้ผู้ประกอบการต้องเสียภาษีซ้ำซ้อนสำหรับรายได้ทั้งในประเทศและต่างประเทศ

ยุทธศาสตร์ที่ 4 การปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้า

แผนภาพที่ 52: ผลการดำเนินงานของแผนยุทธศาสตร์ที่ 4



ยุทธศาสตร์ที่ 4 การปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้าได้รับงบประมาณ 574.0 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 0.60 ของงบประมาณด้านโลจิสติกส์ทั้งหมด ซึ่งเป็นยุทธศาสตร์ที่ได้รับงบประมาณมากเป็นอันดับที่ 2 รองจากยุทธศาสตร์ที่ 2 ในบรรดา 5 ยุทธศาสตร์ภายใต้แผนพัฒนาโลจิสติกส์ฯ จากผลการสำรวจ ได้รับคะแนนที่มีค่าเฉลี่ยเลขคณิต (Mean) อยู่ที่ 3.65/5.00 ซึ่งแสดงให้เห็นว่า การปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้าของประเทศไทยในระยะ 5 ปีที่ผ่านมา มีพัฒนาการอยู่ในระดับปานกลาง โดยระบบอำนวยความสะดวกทางการค้าของไทยมีประสิทธิภาพมากขึ้น ทั้งในส่วนของระยะเวลาและค่าใช้จ่ายที่ใช้ในกระบวนการทำธุรกรรม และการขนส่งสินค้าเพื่อการส่งออก-นำเข้าหรือถ่ายลำที่ลดลง การตรวจสอบ/ตรวจปล่อยสินค้าที่มีความรวดเร็วมากขึ้น รวมถึงจำนวนแบบฟอร์มเอกสารในการทำธุรกรรมเพื่อการส่งออก-เข้าลดลง ทั้งนี้เนื่องมาจากการปรับปรุงประสิทธิภาพการให้บริการผ่านระบบ e-Customs แต่อย่างไรก็ดี แม้ว่าในภาพรวม การปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้าของไทยจะมีพัฒนาการที่ดีขึ้นแต่ยังไม่ดีเท่าที่ควร โดยเฉพาะการพัฒนา ระบบ National Single Window (NSW) ยังมีความล่าช้ากว่าเป้าหมายที่วางไว้อยู่มาก ทั้งนี้สาเหตุหลักเนื่องมาจากข้อจำกัดด้านกฎหมายและปัญหาการขาดแคลนบุคลากรที่มีความเชี่ยวชาญด้านคอมพิวเตอร์และเทคโนโลยีสารสนเทศในแต่ละหน่วยงานที่เกี่ยวข้องซึ่งมีมากกว่า 30 หน่วยงาน ทำให้เป็นอุปสรรคต่อการขับเคลื่อนแผนฯ ไปสู่การปฏิบัติ โดยพบว่าโครงสร้างด้านกฎหมาย กฎระเบียบและข้อบังคับของหน่วยงานราชการบางหน่วยงานมีการทับซ้อนกฎหมายของภาครัฐมีไว้เพื่อกำกับ จึงพบกฎหมายบางฉบับที่เป็นอุปสรรคต่อการพัฒนาโลจิสติกส์ ซึ่งในระยะ 5 ปีที่ผ่านมา ภาครัฐขาดการให้ความสำคัญในการปรับแก้กฎหมายที่เป็นอุปสรรคต่อการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศให้เอื้อต่อการประกอบธุรกิจและการนำเข้า-ส่งออกของภาคเอกชน เช่น

รัฐธรรมนูญฉบับปัจจุบัน มาตรา 190 เกี่ยวกับการทำธุรกรรมด้านขนส่งสินค้าข้ามแดน กฎหมายของกระทรวงพาณิชย์ด้านสินค้าถ่ายลำหรือTransshipment ไปประเทศที่ 3 ยังต้องการใบอนุญาตนำเข้า กฎหมายกรมเจ้าท่า หรือ กฎหมายบางฉบับที่มีมาตั้งแต่ พ.ศ. 2466 หรือก่อนหน้านี้ ซึ่งขาดความทันสมัย หรือกฎระเบียบว่าด้วยการขนส่งสินค้าผ่านชายแดน ที่เป็นอุปสรรคต่อการนำเข้า-ส่งออกสินค้าข้ามชายแดน ในปัจจุบัน ทำให้เกิดช่องโหว่ที่เรียกว่า Geo-Politics ระหว่างประเทศ

นอกจากข้อจำกัดทางด้านกฎหมายแล้ว ยังพบปัญหาการขาดการบังคับใช้กฎหมายอย่างจริงจัง ซึ่งยังต้องได้รับการแก้ไขเพื่อให้เกิดความยุติธรรมแก่ผู้ประกอบการที่ปฏิบัติตามกฎหมาย ดังนั้นจึงจำเป็นต้องมีการศึกษาบทกฎหมายในรายละเอียดต่อไป และเร่งปรับแก้กฎหมายที่เป็นอุปสรรคให้เอื้อต่อการประกอบธุรกิจของภาคเอกชนและการนำเข้า-ส่งออก เพื่อนำไปสู่การอำนวยความสะดวกทางการค้าอย่างแท้จริง

นอกจากนี้สาเหตุอีกประการหนึ่งที่มีส่วนทำให้การพัฒนา National Single Window (NSW) ล่าช้ากว่าที่ควรจะเป็นคือ การเปลี่ยนเจ้าภาพยุทธศาสตร์บ่อยครั้งในช่วงระยะ 5 ปีที่ผ่านมา และขาดหน่วยงานเจ้าภาพหลักที่เหมาะสมที่มีอำนาจหน้าที่และบทบาทในการเป็นกลไกการขับเคลื่อนแผนฯ ไปสู่การปฏิบัติ ในฐานะเป็นหน่วยงานอำนวยความสะดวกทางการค้า (Trade Facilitator) มากกว่าการเป็นหน่วยงานกำกับดูแล (Regulator) ดังเช่นกรณีศึกษาต่างประเทศ (Best Practice) เช่น ประเทศสิงคโปร์ และประเทศสาธารณรัฐเกาหลี ซึ่งมีเจ้าภาพหลักในการพัฒนา NSW คือ กระทรวงพาณิชย์ที่มีบทบาทหน้าที่สอดคล้องกับการอำนวยความสะดวกทางการค้าอย่างแท้จริง (Trade Facilitator)

จากการจัดอันดับด้านความสามารถด้านโลจิสติกส์ภายในประเทศในภาพรวม (Domestic LPI) โดย World Bank ในดัชนีย่อยด้านประสิทธิภาพของกระบวนการส่งออก ประเทศไทยนำประเทศสิงคโปร์ ฮองกง มาเลเซีย จีน และเกาหลีใต้ ทั้งมิติด้านระยะเวลาในการส่งออก (ทั้งทางบก ทางเรือ และทางอากาศ) ค่าใช้จ่ายของผู้ประกอบการ (ทั้งทางบก ทางเรือ และทางอากาศ) และจำนวนหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ยกเว้นจำนวนแบบฟอร์มที่ไทยยังเป็นรองประเทศสิงคโปร์ และฮองกง ส่วนด้านประสิทธิภาพของกระบวนการนำเข้านั้น โดยรวม ไทยยังเป็นรองประเทศอื่นๆ ได้แก่ ฮองกง มาเลเซีย สิงคโปร์ และเกาหลีใต้

ในขณะที่การจัดอันดับด้านการบริหารจัดการในการส่งออก-นำเข้าในภาพรวม โดย WEF ประเทศไทยเพิ่มจากอันดับที่ 56 ในปี ค.ศ. 2008 ขึ้นมาเป็นอันดับที่ 41 ในปี ค.ศ. 2010 จากทั้งหมด 125 ประเทศ แต่ถึงแม้ว่าจะมีพัฒนาการที่ดีขึ้น แต่หากพิจารณารายละเอียดและเทียบกับต่างประเทศแล้ว พบว่า ประเทศไทยยังเป็นรองประเทศสิงคโปร์ ฮองกง และเกาหลีใต้ อยู่ ทั้งในดัชนีย่อยด้านประสิทธิภาพด้านพิธีการหรือกระบวนการทางศุลกากร และประสิทธิภาพด้านกระบวนการส่งออก-นำเข้า และโดยเฉพาะอย่างยิ่งความโปร่งใสของการบริหารจัดการด้านการส่งออก-นำเข้าจำเป็นต้องได้รับการแก้ไข ซึ่งไทยเป็นรองประเทศสิงคโปร์ ฮองกง เกาหลีใต้ และมาเลเซีย อยู่มาก ซึ่งสอดคล้องกับจากการจัดอันดับด้านความสามารถด้านโลจิสติกส์ระหว่างประเทศ (International LPI) ในภาพรวม โดย World Bank ที่พบว่า ประเทศไทยลดจากอันดับที่ 31 ในปี ค.ศ. 2007 เป็นอันดับที่ 35 ในปี ค.ศ. 2010 จากทั้งหมด 155 ประเทศ โดยพิธีการ

ศุลกากรมีพัฒนาการที่ถดถอยลง ซึ่งเห็นได้จากการลดอันดับจากอันดับที่ 32 ในปี ค.ศ. 2007 เป็นอันดับที่ 39 ในปี ค.ศ. 2010 ในขณะที่การเตรียมการขนส่งระหว่างประเทศ (International Shipments) มีพัฒนาการที่ดีขึ้น โดยเพิ่มอันดับจากอันดับที่ 32 ในปี ค.ศ. 2007 เป็นอันดับที่ 30 ในปี ค.ศ. 2010 ดังนั้นจึงสรุปได้ว่า ถึงแม้ว่าผลการจัดอันดับของ WEF และ World Bank จะต่างกันตรงการจัดอันดับที่ WEF เพิ่มอันดับให้กับประเทศไทย ขณะที่ World Bank ลดอันดับของประเทศไทย อย่างไรก็ตาม เมื่อพิจารณารายละเอียดในดัชนีชี้วัดย่อยที่เกี่ยวข้องกับประสิทธิภาพของกระบวนการส่งออก-นำเข้าในภาพรวมแล้วปรากฏว่า มีพัฒนาการที่ถดถอยเหมือนกัน

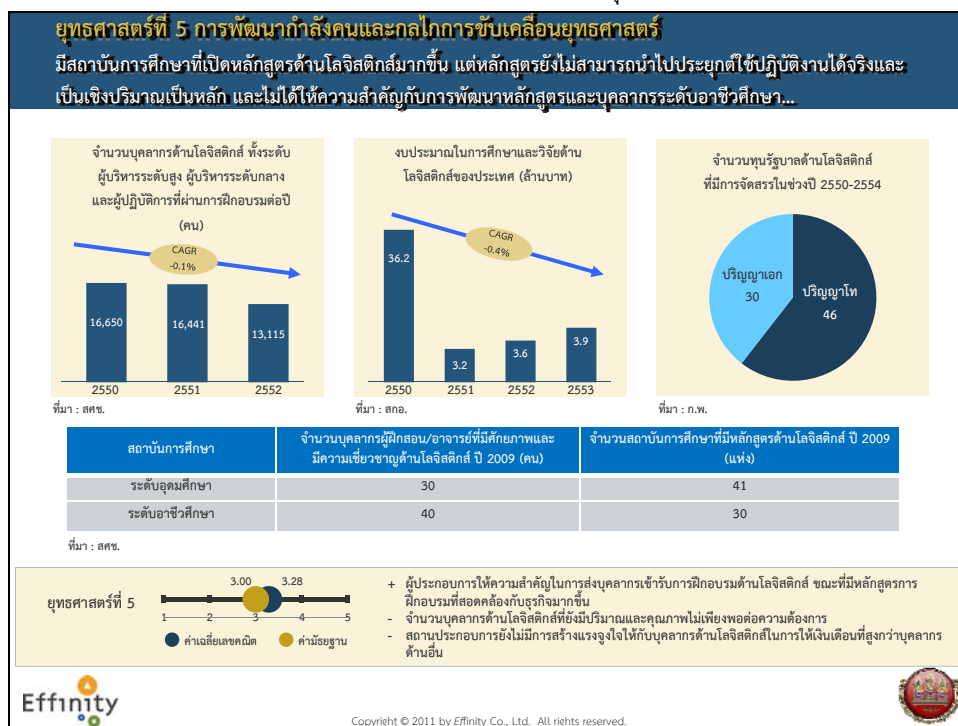
สิ่งที่ควรดำเนินการต่อเนื่องเพื่อปรับปรุงสิ่งแวดล้อมทางการค้า

เพื่อให้การพัฒนาระบบ National Single Window (NSW) ประสบความสำเร็จโดยเร็ว ประเทศไทยจำเป็นต้องมีเจ้าภาพที่เหมาะสมสำหรับการพัฒนาระบบ NSW เพื่อบูรณาการการดำเนินการและงบประมาณ โดย

1. จัดทำ Roadmap การปรับปรุงกฎระเบียบและพิธีการศุลกากรเพื่ออำนวยความสะดวกทางการค้า
2. มอบหมายเจ้าภาพที่เหมาะสมสำหรับการพัฒนาระบบ National Single Window (NSW) รวมทั้งเร่งรัดการพัฒนา NSW เพื่อเชื่อมโยงข้อมูลกับหน่วยงานอย่างเป็นบูรณาการให้เป็น One-Stop Service
3. ปรับปรุงกฎหมายและระบบภาษีให้เอื้อต่อการค้าระหว่างประเทศ
4. ส่งเสริมให้มีการนำระบบอิเล็กทรอนิกส์ที่เป็น e-Logistics โดยให้เข้ามาสนับสนุนการทำงานของหน่วยงานต่างๆ เพื่อความสะดวก รวดเร็ว และความโปร่งใส

ยุทธศาสตร์ที่ 5 การพัฒนากำลังคนและกลไกการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์

แผนภาพที่ 53: ผลการดำเนินงานของแผนยุทธศาสตร์ที่ 5



ยุทธศาสตร์ที่ 5 การพัฒนากำลังคนและกลไกการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ ได้รับงบประมาณ 269.4 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 0.28 ของงบประมาณด้านโลจิสติกส์ทั้งหมด ซึ่งเป็นยุทธศาสตร์ที่ได้รับงบประมาณมากเป็นอันดับที่ 3 ในบรรดา 5 ยุทธศาสตร์ภายใต้แผนพัฒนาโลจิสติกส์ฯ จากผลการสำรวจได้รับคะแนนที่มีค่าเฉลี่ยเลขคณิต (Mean) อยู่ที่ 3.00 ซึ่งแสดงให้เห็นว่า การพัฒนากำลังคนและกลไกการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ของประเทศไทยในระยะ 5 ปีที่ผ่านมาอยู่ในระดับพอใช้ โดยการพัฒนากำลังคนในภาพรวมที่ผ่านมานั้นเชิงปริมาณมากกว่าคุณภาพ แม้ว่าหน่วยงานทั้งภาครัฐและภาคเอกชน (สมาคม/สมาคมต่างๆ) มีการจัดฝึกอบรมอย่างต่อเนื่อง มีหลักสูตรการฝึกอบรมที่สอดคล้องกับธุรกิจมากขึ้น และผู้ประกอบการเองให้ความสำคัญในการส่งบุคลากรเข้ารับการฝึกอบรมด้านโลจิสติกส์อย่างต่อเนื่อง แต่อย่างไรก็ดี วงการโลจิสติกส์ของไทยในปัจจุบันยังประสบภาวะขาดแคลนบุคลากร ทั้งในระดับปฏิบัติการและหัวหน้างาน และทั้งในเชิงปริมาณและคุณภาพที่ยังไม่เพียงพอและสอดคล้องกับความต้องการของภาคธุรกิจ

ในเชิงปริมาณ พบปัญหาหลักคือ การขาดแคลนบุคลากรในระดับปฏิบัติการ เช่น พนักงานขับรถบรรทุก พนักงานขนถ่ายสินค้าจากรถบรรทุก ซึ่งจำเป็นต้องอาศัยผู้ที่สำเร็จการศึกษาระดับอาชีวศึกษาหรือต่ำกว่าเป็นส่วนใหญ่ ทั้งนี้ปัญหาการขาดแคลนบุคลากรด้านโลจิสติกส์มีสาเหตุอันเนื่องมาจากภาคธุรกิจหรือสถานประกอบการยังไม่มีโครงสร้างแรงจูงใจด้านรายได้หรืออัตราเงินเดือน เช่น การให้เงินเดือนที่สูงกว่าบุคลากรด้านอื่น เพื่อรักษาบุคลากรให้ประกอบสาขาวิชาชีพนี้อย่างต่อเนื่อง และโดยเฉพาะอย่างยิ่งในระดับ

ปฏิบัติการที่ต้องอาศัยผู้สำเร็จการศึกษาระดับอาชีวศึกษา ซึ่งยังขาดการให้ความสำคัญในเรื่องระบบแรงจูงใจด้านรายได้ สวัสดิการและการสร้างความก้าวหน้าในสายอาชีพ รวมทั้ง การเทียบโอนคุณวุฒิต่างๆ สำหรับงานที่เกี่ยวข้องกับโลจิสติกส์ด้านต่างๆ เพื่อยกระดับการศึกษาและเพิ่มค่าจ้างยังไม่สามารถทำได้ ปัจจัยต่างๆ เหล่านี้ส่งผลให้พนักงานขับรถบรรทุกทุกบางส่วนหันไปเปลี่ยนอาชีพเป็นมอเตอร์ไซด์รับจ้าง พนักงานขับรถตู้โดยสาร พนักงานขับรถแท็กซี่ ซึ่งมีรายได้และคุณภาพชีวิตที่ดีกว่า ในขณะที่ภาครัฐไม่ได้ให้ความสำคัญกับการผลิตบุคลากรด้านโลจิสติกส์มากเท่าที่ควร และขาดการวางแผนการผลิตบุคลากรสาขาโลจิสติกส์ในระยะยาวอย่างมีวิสัยทัศน์ ดังจะเห็นส่วนหนึ่งได้จากงบประมาณในการศึกษาวิจัยด้านโลจิสติกส์ของประเทศ รวมทั้งการจัดสรรทุนรัฐบาลด้านโลจิสติกส์มีแนวโน้มลดลงในระยะ 5 ปีที่ผ่านมา

ส่วนในเชิงคุณภาพ พบปัญหาการขาดแคลนบุคลากรด้านโลจิสติกส์ที่มีคุณภาพและตรงตามความต้องการของภาคธุรกิจ โดยในระดับอุดมศึกษา ขาดบุคลากรด้านโลจิสติกส์ที่เก่ง มีคุณภาพและมีความสามารถในการเป็นหัวหน้างาน ในขณะที่ระดับแรงงาน ขาดแคลนแรงงานที่ปฏิบัติงานได้อย่างมีประสิทธิภาพ ปัจจุบันแม้ว่ามีจำนวนสถาบันการศึกษาที่เปิดหลักสูตรการศึกษาและอบรมสาขาโลจิสติกส์ในระดับอุดมศึกษาเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง (จากเดิมในปี พ.ศ. 2547 ที่มีเฉพาะ 2 สถาบันการศึกษาที่เปิดหลักสูตรด้านโลจิสติกส์ ซึ่งได้แก่ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย และ มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรี) และจำนวนบุคลากรที่ผ่านการฝึกอบรมด้านโลจิสติกส์จากหลักสูตรของภาครัฐมีอย่างต่อเนื่อง แต่ในภาพรวมยังไม่เพียงพอต่อความต้องการของแรงงานในภาพรวม เนื่องจากการผลิตบุคลากรและกระบวนการเรียนการสอนนั้นยังอยู่ในระดับองค์ความรู้ที่ยังไม่สามารถนำไปประยุกต์ใช้ในภาคธุรกิจได้จริง หรือไม่สอดคล้องกับความต้องการของภาคธุรกิจอย่างแท้จริง อันเนื่องมาจากขาดหลักสูตรและอาจารย์ที่มีคุณภาพ นอกจากปัญหาด้านบุคลากร ในส่วนด้านการวิจัยและพัฒนา ยังขาดประสิทธิภาพในการเผยแพร่และประชาสัมพันธ์ผลงานวิจัยหรือผลงานทางวิชาการเพื่อนำไปใช้ประโยชน์ในภาคธุรกิจต่อไป

สิ่งที่ควรดำเนินการต่อเนื่องเพื่อพัฒนากำลังคนและกลไกการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์

ภาครัฐควรกำหนดมาตรฐานหลักสูตรโลจิสติกส์ให้เหมาะสม และจัดทำแผนพัฒนาบุคลากรสาขาโลจิสติกส์ตลอดทั้งห่วงโซ่อุปทาน โดย

1. การผลิตบุคลากรให้เน้นเชิงคุณภาพมากกว่าเชิงปริมาณ เช่น ปรับปรุงกระบวนการเรียนการสอนให้สามารถผลิตบุคลากรที่ปฏิบัติงานได้จริง และสอดคล้องกับความต้องการของภาคเอกชน จัดทำมาตรฐานหลักสูตรโลจิสติกส์ทั้งในระดับอุดมศึกษาและอาชีวศึกษา
2. พัฒนาศูนย์การเรียนรู้ตลอดทั้งห่วงโซ่อุปทาน เพื่อสร้างความสมดุลระหว่างคลังสมองและแรงงานด้านโลจิสติกส์ และควรให้ความสำคัญกับแรงงานระดับล่าง เช่น พนักงานขับรถบรรทุก พนักงานขับรถ Fork Lift
3. มุ่งสร้างสมรรถนะกำลังแรงงานให้ได้มาตรฐานสากล และสร้างความก้าวหน้าในอาชีพ (Career Path) เช่น จัดทำระบบมาตรฐานอาชีพและคุณวุฒิวิชาชีพด้านโลจิสติกส์ และเทียบโอนหน่วยกิตจากนักศึกษาที่จบในสาขาอื่น หรือจากประสบการณ์การทำงาน

4. ส่งเสริมและพัฒนากิจการวิจัย และฐานข้อมูลด้านโลจิสติกส์ เช่น จัดตั้งศูนย์ข้อมูลรวมด้านโลจิสติกส์ของประเทศเพื่อใช้ประกอบการวางแผนและการขับเคลื่อนแผนยุทธศาสตร์ฯ ไปสู่การปฏิบัติ ดำเนินการประชาสัมพันธ์และเผยแพร่ข่าวสารเชิงรุกให้ลงถึงระดับจังหวัดทั่วประเทศ
5. ส่งเสริมงานวิจัยด้านโลจิสติกส์อย่างจริงจัง และงบประมาณสำหรับส่งเสริมงานวิจัยในเชิงศึกษา ข้อมูลนโยบายของทุกประเทศในอาเซียนว่ามีทิศทางไปทางใดเพื่อกำหนดและปรับปรุงนโยบายของประเทศไทยให้พร้อมรับและรุก

4) สรุปบทเรียนที่ได้จากการทบทวนและประเมินผลการดำเนินงานตามแผนยุทธศาสตร์โลจิสติกส์

จากการทบทวนและประเมินผลการดำเนินงานตามแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย พ.ศ. 2550 – 2554 สามารถสรุปประเด็นสำคัญในภาพรวมได้ดังนี้

1. การดำเนินงานตามแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยในระยะ 5 ปีที่ผ่านมา พ.ศ. 2550-2554 ประสบความสำเร็จในการสร้างการรับรู้ และทำให้ระบบโลจิสติกส์ไทยมีพัฒนาการที่ดีขึ้น แต่เป็นในเชิงปริมาณมากกว่าคุณภาพ และด้วยอัตราที่ช้าเมื่อเทียบกับต่างประเทศ
2. ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์พึ่งพาบทบาทภาครัฐค่อนข้างสูง เอกชนรอหวังพึ่งกลไกภาครัฐมาก เมื่อกลไกของรัฐบาลประสิทธิภาพจึงส่งผลให้การดำเนินยุทธศาสตร์ไม่ก้าวหน้าเท่าที่ควร
3. การพัฒนาโลจิสติกส์ของไทยที่ผ่านมาเน้นการขนส่งทางถนนซึ่งมีต้นทุนสูง ในขณะที่ประสบความล้มเหลวในการพัฒนาระบบราง ขาดการพัฒนาการขนส่งทางน้ำและทางชายฝั่งทะเล
4. กลไกภาครัฐถูกบิดเบือนจากที่ควรจะเป็น และถูกขับเคลื่อนในทางที่ไม่เหมาะสม ดังนั้น ถึงแม้ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ถูกผลักดัน และนำเสนอภายใต้เป้าหมายเพื่อยกระดับขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ แต่ในทางปฏิบัติ การดำเนินโครงการส่วนใหญ่จะกระจุกอยู่ที่การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางกายภาพ (Physical Infrastructure) ด้านการขนส่ง ซึ่งถูกผลักดันด้วยเหตุผลความเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ (Logistics Center) โดยขาดรายละเอียดที่ชัดเจนที่จะตอบโจทยว่าประโยชน์จากโครงสร้างพื้นฐานสามารถพัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศได้อย่างไร เพราะหากขาดความรอบคอบในการพิจารณาแล้ว โครงสร้างพื้นฐานที่พัฒนาขึ้นอาจถูกใช้เป็นเพียงทางผ่านของสินค้าของประเทศอื่นและสร้างมูลค่าให้กับประเทศอื่นมากกว่าสร้างมูลค่าให้กับประเทศไทย
5. ในการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ไทย ขาดการวางแผนรูปแบบทางธุรกิจ (Business Model) เพื่อที่จะมารองรับการพัฒนา หรืออีกนัยหนึ่ง การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ไทยไม่อยู่ในลักษณะ Demand Pull หรือ Demand-Driven เพื่อให้เกิดการสร้างหรือเพิ่มมูลค่า (Value-Added) ให้กับประเทศ จากข้อเท็จจริงของโลจิสติกส์ซึ่งเป็น Derived Demand กล่าวคือ การค้าทำให้เกิดการขนส่งและโลจิสติกส์ตามมา ดังนั้น ในการจัดทำแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบ

โลจิสติกส์ของไทยในระยะต่อไป จึงมีความจำเป็นที่จะต้องร่วมกันตกลงทิศทางความคิดเพื่อให้ได้มาซึ่งกรอบการพัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศที่มีความชัดเจนก่อน เพื่อที่จะสามารถกำหนดยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ที่มีจุดเน้น (Focus) เพื่อประสิทธิภาพและประสิทธิผลของแผนยุทธศาสตร์ฯ

6. เป้าหมายการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ที่ผ่านมามุ่งเน้นเฉพาะมิติการเพิ่มประสิทธิภาพของระบบโลจิสติกส์ โดยวัดจากการลดต้นทุนโลจิสติกส์ (เชิงปริมาณ) ยังขาดในส่วนของการสร้างมูลค่าเพิ่ม (Value-Added) ซึ่งจากการประเมินผลการดำเนินงาน การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ในระยะที่ผ่านมาพบว่า ตอบสนองตัวชี้วัดและเป้าประสงค์ด้านการลดต้นทุนในการประกอบธุรกิจ (Cost Efficiency) ที่ให้เหลือน้อยที่สุดในขณะที่ตัวชี้วัดและเป้าประสงค์อีก 2 ด้านคือ การเพิ่มความเชื่อถือได้และความปลอดภัยของการขนส่งสินค้า/บริการ (Reliability and Security) และการเพิ่มความสามารถตอบสนองความต้องการของลูกค้า (Responsiveness) นั้นมีการพัฒนาในระดับหนึ่งแต่อยู่ในระดับจุลภาคหรือระดับภาคธุรกิจมากกว่า ทั้งนี้ส่วนหนึ่งเนื่องมาจากภาคอุปสงค์หรือลูกค้าบังคับผู้ประกอบการโดยปริยายที่จะต้องพัฒนาศักยภาพและความสามารถในการให้บริการโลจิสติกส์อย่างต่อเนื่องเพื่อตอบสนองความต้องการของลูกค้า และเพื่อความอยู่รอดของธุรกิจภายใต้สภาวะการแข่งขันที่เพิ่มสูงขึ้น

7.1.2) สรุปประเด็นปัญหาหลัก

จากผลการดำเนินงานตามแผนยุทธศาสตร์ฯ ดังกล่าวข้างต้น ที่บริษัทฯ ได้ทำการสังเคราะห์และสามารถสรุปประเด็นปัญหาหลักที่ทำให้ผลการดำเนินงานไม่เป็นไปตามแผนฯ เท่าที่ควร โดยจัดกลุ่มและแบ่งออกได้เป็น 3 ด้าน ซึ่งถือได้ว่า ทั้ง 3 ด้านนี้เป็นกระบวนการ องค์ประกอบหรือปัจจัยสู่ความสำเร็จของการนำแผนยุทธศาสตร์ไปสู่การปฏิบัติ ซึ่งประกอบด้วย (1) ลักษณะและเนื้อหาของแผนยุทธศาสตร์ (2) การแปลงแผนยุทธศาสตร์ และ (3) การขับเคลื่อนแผนยุทธศาสตร์สู่การปฏิบัติ ดังนี้

1) ด้านลักษณะและเนื้อหาของแผนยุทธศาสตร์

- 1.1) แผนยุทธศาสตร์มีความครอบคลุมในทุกประเด็นการพัฒนา จึงขาดการกำหนดจุดเน้น (Focus) ของแผน หรือไม่มีลักษณะของการเป็นกลยุทธ์ที่เพียงพอ (not strategic enough)
- 1.2) ประเด็นยุทธศาสตร์และกลยุทธ์การพัฒนามีลักษณะเป็น Functional Silo ซึ่งแบ่งหน้าที่และหน่วยงานรับผิดชอบที่ชัดเจน ทำให้เกิดการแยกส่วนการทำงาน และส่งผลให้การดำเนินงานตามแผนไม่สามารถบรรลุเป้าหมายในภาพรวมได้
- 1.3) กลยุทธ์การพัฒนาโลจิสติกส์โดยส่วนใหญ่เน้นการเพิ่มประสิทธิภาพของระบบโลจิสติกส์ ขาดการกำหนดกลยุทธ์การพัฒนาโลจิสติกส์เพื่อสร้างโอกาสและมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจและยกระดับขีดความสามารถในการแข่งขันของสินค้าและประเทศได้อย่างแท้จริง

2) ด้านการแปลงแผนยุทธศาสตร์

- 2.1) หน่วยงานที่เกี่ยวข้องขาดความเข้าใจเชิงลึกต่อโจทย์การพัฒนาโลจิสติกส์ของประเทศ และขาดกระบวนการสร้างความเข้าใจร่วมกันระหว่างหน่วยงานที่กำหนดนโยบายและ หน่วยงานปฏิบัติในการแปลงกลยุทธ์การพัฒนาไปสู่การปฏิบัติ ทำให้ไม่สามารถแปลงแผน เป็นโครงการที่ดีและบรรลุเป้าหมายของการพัฒนาได้
- 2.2) ตัวชี้วัด (KPIs) ขาดคุณลักษณะที่ดี เนื่องจากเป็นตัวชี้วัดในภาพกว้าง (ไม่สามารถระบุ/ บ่งชี้ชัด) ตัวชี้วัดในระดับกลยุทธ์ส่วนใหญ่เป็นการวัดเชิงปริมาณ ไม่สามารถเชื่อมโยงกับ ตัวชี้วัดในระดับเป้าหมายรวมของแผนได้อย่างชัดเจน รวมทั้งตัวชี้วัดบางตัวเป็นการวัดเชิง คุณภาพ ซึ่งยากต่อการจัดเก็บในทางปฏิบัติให้มีความแม่นยำและเชื่อถือได้
- 2.3) ขาดหลักเกณฑ์การจัดลำดับความสำคัญของแผนงาน/โครงการและกำหนดระยะเวลาการ ดำเนินงาน (Roadmap) ที่ชัดเจน เพื่อประกอบการพิจารณาจัดสรรงบประมาณและ ดำเนินงานให้บรรลุเป้าหมายของแผน

3) ด้านการขับเคลื่อนแผนยุทธศาสตร์สู่การปฏิบัติ

- 3.1) ขาดความต่อเนื่องของการขับเคลื่อนแผนไปสู่การปฏิบัติอันเนื่องมาจากการขาดเสถียรภาพ ทางการเมืองในช่วงระยะ 5 ปีที่ผ่านมา
- 3.2) ขาดกลไกหลักที่มีความเข้มแข็ง มีประสิทธิภาพและอำนาจเพียงพอที่จะสามารถสั่งการให้ เกิดการทำงานร่วมกันในลักษณะ Cross-Functional และสร้างเครือข่ายความร่วมมือ (Networking Collaboration) เพื่อการทำงานอย่างบูรณาการ
- 3.3) หน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้องซึ่งเป็นกลไกในระดับปฏิบัติไม่ได้รับการเผยแพร่และถ่ายทอด องค์ความรู้ที่เพียงพอเกี่ยวกับภารกิจด้านโลจิสติกส์ ทำให้ขาดความเข้าใจอย่างถ่องแท้และไม่สามารถปฏิบัติงานที่ได้รับมอบหมายได้อย่างมีประสิทธิภาพ
- 3.4) งบประมาณที่ได้รับการจัดสรรมีลักษณะกระจายตัว ทำให้ผลการดำเนินงานตามแผน ยุทธศาสตร์ไม่สามารถสร้างผลกระทบในเชิงโครงสร้างหรือบรรลุเป้าหมายสุดท้ายได้
- 3.5) มีความล่าช้าในการดำเนินงานเนื่องจากข้อจำกัดด้านระบบและระเบียบปฏิบัติของส่วน ราชการ

7.1.3) ข้อเสนอแนะจากการทบทวนและประเมินผลการดำเนินงานตามแผนยุทธศาสตร์ฯ

7.1.3.1) กรอบหลักการในการพัฒนาในระยะต่อไป

จากประเด็นปัญหาหลัก 3 ด้านข้างต้น ที่ปรึกษาฯ ขอเสนอแนะกรอบหลักการในการ พัฒนายุทธศาสตร์โลจิสติกส์ของประเทศไทยในระยะ 5 ปีต่อไป (พ.ศ. 2555 – 2559) ดังนี้

1) ด้านลักษณะและเนื้อหาของแผนยุทธศาสตร์

- 1.1) พัฒนายุทธศาสตร์ให้มีความชัดเจนขึ้น และให้เกิดการทำงานบูรณาการ โดยแผนยุทธศาสตร์ควรมีลักษณะเป็น Issue-Based และ Cross Function ที่มีเป้าหมายและระยะเวลาในการดำเนินงาน (Roadmap) ที่ชัดเจน และสอดคล้องกับแนวทางการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ โดยกำหนดสินค้าเป้าหมายและวิเคราะห์เชิงลึกในลักษณะห่วงโซ่คุณค่า (Value Chain) เพื่อกำหนดปัจจัยสู่ความสำเร็จ (Key Success Factor)
- 1.2) แผนยุทธศาสตร์ควรคำนึงถึงความสามารถในการแข่งขันของประเทศไทยในระดับภูมิภาค โดยเฉพาะอาเซียนเพื่อรองรับการรวมกลุ่มประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC) และเตรียมรับมือกับบทบาทของประเทศจีนที่กำลังแผ่ขยายอย่างต่อเนื่อง
- 1.3) กำหนดยุทธศาสตร์ที่เป็นเชิงรุกมากขึ้นเพื่อ “สร้างโอกาส” และ “สร้างมูลค่าเพิ่ม” ให้กับอุตสาหกรรม และ/หรือ สินค้าเป้าหมายของประเทศ ในขณะเดียวกัน มียุทธศาสตร์เชิงรับเพื่อปิดจุดอ่อนและเพิ่มขีดความสามารถทางการแข่งขันของผู้ประกอบการไทย
- 1.4) พัฒนางค์ความรู้ด้านแนวคิดการจัดทำยุทธศาสตร์ที่ถูกต้องให้กับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
- 1.5) รวบรวมและพัฒนางค์ความรู้และฐานข้อมูลที่เหมาะสมเพื่อใช้ในการพัฒนายุทธศาสตร์

2) ด้านการแปลงแผนยุทธศาสตร์

- 2.1) แผนยุทธศาสตร์ฯ ควรมีการกำหนดตัวชี้วัด (KPIs) ที่เหมาะสมและเชื่อมโยงกับเป้าหมาย และทำการเชื่อมโยง (Cascade) ตัวชี้วัดไปในระดับปฏิบัติการ โดยมีการลงรายละเอียดของ KPIs ที่ชัดเจน และสอดคล้องกับประเด็นยุทธศาสตร์ รวมทั้งเป็นตัวชี้วัดที่สามารถประเมินผลได้จริงในทางปฏิบัติ
- 2.2) สื่อสาร ถ่ายทอด และเผยแพร่เป้าหมายของแผนฯ ในภาพรวมแก่หน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งภาครัฐและภาคเอกชน เพื่อสร้างความเข้าใจร่วมกันและทำงานเพื่อบรรลุเป้าหมายร่วมกัน
- 2.3) พัฒนางค์ความรู้ด้านโลจิสติกส์และแนวคิดการจัดทำโครงการที่สอดคล้องกับยุทธศาสตร์ ให้กับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
- 2.4) จัดทำเกณฑ์การจัดลำดับความสำคัญโครงการที่เหมาะสม

3) ด้านการขับเคลื่อนแผนยุทธศาสตร์ฯ สู่การปฏิบัติ

- 3.1) ให้กลไกหลักในการขับเคลื่อนแผนสู่การปฏิบัติ มีอำนาจในการกำหนดทิศทาง รวมทั้งงบประมาณของการพัฒนาโลจิสติกส์อย่างชัดเจนเพื่อดำเนินงานอย่างบูรณาการ
- 3.2) ปรับปรุงกลไกหลักให้เป็น Policy Delivery มากกว่าการเป็น Policy Maker
- 3.3) ปรับปรุงระเบียบราชการต่างๆ ที่เป็นอุปสรรคต่อการขับเคลื่อนแผนฯ
- 3.4) ประสานงานในการทำรายละเอียดของแผนยุทธศาสตร์ และแผนปฏิบัติการ (Action Plan) ทั้งในระดับภายในกระทรวง และระหว่างกระทรวง

- 3.5) พัฒนาความสามารถ (Capacity Building) ให้กับบุคลากรภาครัฐที่เกี่ยวข้องกับยุทธศาสตร์โลจิสติกส์อย่างเหมาะสม พร้อมทั้งเผยแพร่และถ่ายทอดองค์ความรู้เชิงลึกเกี่ยวกับการกิจด้านโลจิสติกส์ เพื่อสร้างความเข้าใจอย่างถ่องแท้ในงานที่ได้รับมอบหมาย

7.1.3.2) การบริหารจัดการเพื่อขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ไปสู่การปฏิบัติ

จากการศึกษาและประมวลกรณีศึกษาของต่างประเทศ การสังเกตการณ์และประสบการณ์ของทางที่ปรึกษา พบว่า ประเด็นปัจจัยสู่ความสำเร็จที่สำคัญในการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์สู่การปฏิบัติคือ การปรับเปลี่ยน (Transform) บทบาทของ สศช. ฐานะเป็นหน่วยงานหรือกลไกหลักในการขับเคลื่อน โดยเป็นทั้งผู้กำหนดนโยบายและยุทธศาสตร์ ในขณะเดียวกัน บริหารจัดการยุทธศาสตร์สู่การปฏิบัติ ซึ่งรวมถึงการมีอำนาจในการกำกับดูแลงบประมาณร่วมด้วย นอกจากนี้ควรจะต้องมีความต่อเนื่องในการดำเนินงาน การติดต่อ สื่อสาร ประสานงานระหว่างระดับนโยบายและระดับปฏิบัติการ รวมทั้งติดตามและประเมินผล ดังนั้นที่ปรึกษา จึงขอเสนอแนะกรอบเบื้องต้นเกี่ยวกับรูปแบบการบริหารจัดการเพื่อขับเคลื่อนยุทธศาสตร์เป็นในรูปแบบ “หน่วยงานบริหารยุทธศาสตร์ (Office of Strategy Management : OSM) เพื่อให้ได้รูปแบบการบริหารจัดการเพื่อขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ที่เหมาะสมสำหรับ สศช. โดยมีรายละเอียดดังนี้

1) การพัฒนา สศช. ไปสู่การเป็นหน่วยงานบริหารยุทธศาสตร์ (OSM)

ทางที่ปรึกษา ได้เพิ่มเติมเนื้อหาในเรื่องกรอบแนวคิดในการพัฒนา สศช. ไปสู่การเป็นหน่วยงานบริหารยุทธศาสตร์ (Office of Strategy Management : OSM) เพื่อมุ่งหวังที่จะให้เกิดประโยชน์แก่ สศช. ในการใช้เป็นกรอบแนวทางพื้นฐานเพื่อนำไปต่อยอดและประยุกต์ใช้ในการยกระดับ สศช. ให้เป็นหน่วยงานบริหารยุทธศาสตร์อย่างมีประสิทธิภาพตามความเหมาะสมต่อไป

ในปัจจุบัน จะเห็นได้ว่า มีหน่วยงานทั้งภาครัฐและเอกชนจำนวนมากไม่น้อยที่ไม่ประสบความสำเร็จในการบริหารยุทธศาสตร์ไปสู่ภาคปฏิบัติ อันเนื่องมาจากความล้มเหลวทั้งในด้านความเข้าใจร่วมกันในวิสัยทัศน์และแผนยุทธศาสตร์ ด้านการบริหารจัดการ (ขาดความใส่ใจอย่างเพียงพอในเนื้อหาแผนยุทธศาสตร์) และด้านทรัพยากร (ขาดความเชื่อมโยงระหว่างแผนงาน ยุทธศาสตร์ งบประมาณ และการจัดการกำลังคน) ดังนั้น หน่วยงานบริหารยุทธศาสตร์ (OSM) นี้จะเป็นกลไกที่สำคัญในการช่วยยกระดับการบริหารยุทธศาสตร์ ทำให้การแปลงยุทธศาสตร์ไปสู่ภาคปฏิบัติมีประสิทธิภาพและประสิทธิผลมากขึ้น

การยกระดับ สศช. จากการเป็นหน่วยวางแผนยุทธศาสตร์ (Strategic Planning Unit) พัฒนาสู่การเป็น “หน่วยงานบริหารยุทธศาสตร์ (Office of Strategy Management - OSM)” นั้น คือการเพิ่มเติมบทบาทจากการวางแผนการจัดทำยุทธศาสตร์ระดับประเทศ ให้ครอบคลุมถึงบทบาทการเป็นผู้นำในการกำกับดูแลรับผิดชอบการผลักดันการแปลงยุทธศาสตร์ไปสู่ภาคปฏิบัติ (Communicate & Translate Strategy) ตลอดจนแปลงเป้าประสงค์และตัวชี้วัดจากระดับองค์กรสู่หน่วยงานและบุคคลที่เกี่ยวข้อง

นอกจากนั้น เป็นตัวกลางหลักในการประสานงาน ติดต่อสื่อสาร และเชื่อมโยงกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งภายในและภายนอกองค์กร เพื่อขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ไปสู่ภาคปฏิบัติอย่างเป็นรูปธรรม และเป็นไปในทิศทางเดียวกัน

ทั้งนี้ ในช่วงเริ่มต้น สศช. อาจพิจารณาปรับโครงสร้างขององค์กรให้มีหน่วยงานเฉพาะที่ดูแลเรื่องการจัดทำแผนฯ และขับเคลื่อนการพัฒนาด้านโลจิสติกส์ในฐานะ OSM เป็นรูปแบบ “สำนัก” ซึ่งมีบุคลากรและงบประมาณในการดำเนินงานที่เพียงพอ สำหรับในระยะต่อไป ควรทำการศึกษาในรายละเอียดถึงรูปแบบกลไกการทำงานกลาง ที่มีความเป็นอิสระและมีอำนาจในการบูรณาการการทำงานของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อพัฒนาระบบโลจิสติกส์อย่างเหมาะสมกับระบบการบริหารจัดการภาครัฐของไทย

2) บทบาทและภารกิจที่สำคัญของหน่วยงานบริหารยุทธศาสตร์ (OSM) มีดังต่อไปนี้

2.1) **การจัดทำและพัฒนายุทธศาสตร์ (Strategy Development)** เพื่อให้การแปลงยุทธศาสตร์เป็นไปอย่างถูกต้อง จำเป็นต้องรับรู้ความก้าวหน้าในการดำเนินงานอย่างต่อเนื่อง จึงควรให้หน่วยงานบริหารยุทธศาสตร์ (OSM) เข้าไปมีส่วนร่วมเพื่อช่วยหยิบยกประเด็นและถกเถียงแนวคิดใหม่ๆ ที่ผสมผสานขึ้นมาจากบุคลากรภายในองค์กรเอง

2.2) **การจัดทำและดูแลรับผิดชอบระบบการวัดผลการดำเนินงาน (Balanced Scorecard: BSC)** เพื่อให้การแปลงยุทธศาสตร์ไปสู่การปฏิบัติประสบผลสำเร็จและเกิดการเปลี่ยนแปลงอย่างยั่งยืน หน่วยงานบริหารยุทธศาสตร์ (OSM) จะต้องเป็นผู้ดูแลระบบการวัดผลการดำเนินงานขององค์กรเพื่อให้มั่นใจว่าการเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นสอดคล้องกับยุทธศาสตร์ที่กำหนด และสามารถถ่ายทอดเป็นแผนที่ยุทธศาสตร์ (Strategy Map) รวมทั้งมีตัวชี้วัดและกำหนดค่าเป้าหมายได้อย่างถูกต้อง

2.3) **การทบทวนยุทธศาสตร์ก่อนนำสู่การปฏิบัติ (Strategy Review)** จำเป็นต้องมีการทบทวนยุทธศาสตร์และปรับเปลี่ยนกลยุทธ์การดำเนินงานให้สอดคล้องกับการเปลี่ยนแปลงของสภาพแวดล้อมที่เกิดขึ้น โดยหน่วยงานบริหารยุทธศาสตร์ (OSM) จะต้องแสดงบทบาทสำคัญในการจัดการประชุม โดยเฉพาะทำหน้าที่เป็นผู้รายงานสรุปสาระสำคัญเกี่ยวกับการปฏิบัติตามยุทธศาสตร์หรือประเด็นที่มีความสำคัญต่อผลสำเร็จตามยุทธศาสตร์

2.4) **การสื่อสารยุทธศาสตร์เพื่อแปลงไปสู่การปฏิบัติ (Strategy Communication)** การสื่อสารเพื่อสร้างความเข้าใจให้บุคลากรในองค์กรเกี่ยวกับยุทธศาสตร์จะต้องมีการกำหนดเป้าหมายและวางแผนงาน/โครงการที่ชัดเจน เพื่อให้บุคลากรทุกฝ่ายได้รับรู้และเข้าใจร่วมกันอย่างถ่องแท้ หน่วยงานบริหารยุทธศาสตร์ (OSM) จึงจำเป็นต้องเพิ่มบทบาทของตนเองในการทำให้บุคลากรภายในองค์กรได้รับทราบข้อมูลที่ต้องการสื่อสารอย่างถูกต้อง

2.5) **การบริหารยุทธศาสตร์แผนงานและโครงการต่างๆ อย่างบูรณาการ (Strategic Initiative Management)** หน่วยงานบริหารยุทธศาสตร์ (OSM) จำเป็นต้องประสานการดำเนินงาน และช่วยผลักดันให้การดำเนินงานของหน่วยงานดังกล่าวเป็นไปอย่างสอดคล้องและสนับสนุนต่อการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ขององค์กร

2.6) การเชื่อมโยงภายในและระหว่างองค์กร (Organization Alignment) การที่องค์กรจะแปลงยุทธศาสตร์ไปสู่การปฏิบัติได้สำเร็จ องค์ประกอบที่สำคัญประการหนึ่งคือ การเชื่อมโยงประสานงานทุกระดับทั่วทั้งองค์กร (Organization Alignment) และเชื่อมโยงกับหน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้องในการผลักดันการแปลงยุทธศาสตร์ไปสู่การปฏิบัติ ซึ่งจะช่วยให้องค์กรต่างๆ ที่เกี่ยวข้องมองเห็นเป้าหมายไปในทิศทางเดียวกันอย่างเป็นระบบ เกิดการประสานการดำเนินงานระหว่างหน่วยงานต่างๆ

ดังนั้น หาก สศช. สามารถพัฒนาบทบาทไปสู่การเป็นหน่วยงานบริหารยุทธศาสตร์ (OSM) ได้นั้น จะช่วยยกระดับขีดความสามารถของ สศช. ในการแปลงแผนยุทธศาสตร์ไปสู่ภาคปฏิบัติได้อย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผลมากขึ้น ทำให้การผลักดันการนำยุทธศาสตร์สู่การปฏิบัติเกิดขึ้นอย่างต่อเนื่อง และมีการประสานงาน ติดตามผลการดำเนินงานอย่างเป็นระบบ ตลอดจนสามารถสื่อสารและขับเคลื่อนยุทธศาสตร์เหล่านั้นไปสู่ภาคปฏิบัติในทิศทางเดียวกันและเกิดการบูรณาการทุกภาคส่วน

7.1.3.3) ข้อเสนอรูปแบบการบริหารจัดการและกลไกการทำงานในอนาคต

การปรับบทบาทของ สศช. ไปสู่การเป็นหน่วยงานบริหารยุทธศาสตร์ (OSM) เป็นการเพิ่มบทบาทและอำนาจ (Empower) ให้กับ สศช. มากขึ้นภายใต้กลไกที่มีอยู่เดิม โดยมีข้อเสนอแนะเพิ่มเติมดังนี้

1) คณะกรรมการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ (กบส.)

กบส. ควรเป็นคณะกรรมการที่มีลักษณะการทำงานเป็น Think-Tank ในเชิงกลยุทธ์ให้มากขึ้นและควรมีความเข้มแข็งและอำนาจที่เบ็ดเสร็จกว่านี้ เช่น งบประมาณและอำนาจสั่งการ ควรเพิ่มบทบาทการมีส่วนร่วมจากภาคเอกชนให้มากขึ้น และควรหากลไกเสริมการทำงานของคณะกรรมการระดับชาติที่มีนายกรัฐมนตรีเป็นประธาน เนื่องจากประธานมีภารกิจจำนวนมาก

2) สำนักบริหารยุทธศาสตร์ด้านโลจิสติกส์ (OSM for Logistics) ภายใต้สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.)

ในฐานะของผู้กำหนดแผนยุทธศาสตร์ฯ และฝ่ายเลขานุการ สศช. ควรเพิ่มศักยภาพในการเป็น Coordinating Agency ดำเนินงานเชิงรุกมากกว่านี้ ในเรื่องการติดตามผลการดำเนินงานและอำนวยความสะดวกในการทำงานให้กับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเป็นระยะๆ เป็นศูนย์กลางแลกเปลี่ยนข้อมูลความก้าวหน้าการดำเนินงานระหว่างทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้อง ผลักดันให้เกิดการสนับสนุนงบประมาณร่วมกับสำนักงบประมาณ ตามลำดับความสำคัญของโครงการให้มีความต่อเนื่อง เสริมสร้างกลไกที่มีลักษณะของ “ภาคเอกชนนำภาครัฐ” เพื่อให้เกิดการทำงานแบบประสานงาน มากกว่าแบบสั่งการจากภาครัฐ และเน้นการส่งเสริมความร่วมมือแบบเครือข่าย (Networking Collaboration) ให้มากขึ้น

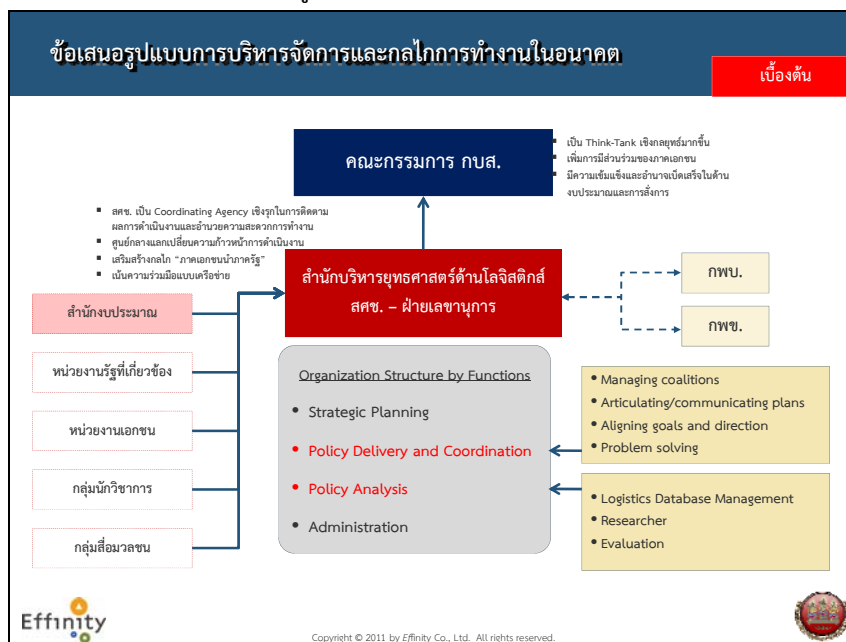
3) กลไกระดับปฏิบัติการ

ควรจัดตั้งศูนย์กลางประสานงานด้านโลจิสติกส์ (Focal Point) ในแต่ละหน่วยงาน โดยเฉพาะในระดับกระทรวง รวมทั้งพัฒนาและส่งเสริมการให้ความรู้แก่บุคลากรของภาครัฐ (Capacity Building)

4) เครือข่ายการทำงานเพื่อพัฒนาระบบโลจิสติกส์

สศช. ในฐานะฝ่ายเลขานุการมีหน้าที่วางแผนเชิงกลยุทธ์ ประสานงานด้านนโยบายในด้านการสร้างความเข้าใจในนโยบาย เป้าหมายและทิศทาง แก้ปัญหาและวิเคราะห์ โดยมีการจัดการฐานข้อมูลด้านโลจิสติกส์ การวิจัยและประเมินผล รวมถึงรับเรื่องและข้อมูลจากสำนักงานงบประมาณ หน่วยงานภาครัฐ หน่วยงานเอกชน กลุ่มนักวิชาการ และกลุ่มสื่อมวลชนที่เกี่ยวข้อง ตลอดจนนำเสนอประเด็นการพัฒนาที่เกี่ยวข้องเพื่อขอความเห็นและผลักดันร่วมกันกับคณะกรรมการพัฒนาความร่วมมือทางเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน (กพบ.) และคณะกรรมการพัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ (กพข.) ดังแสดงในแผนภาพที่ 54

แผนภาพที่ 54: ข้อเสนอรูปแบบการบริหารจัดการและกลไกการทำงานในอนาคต



7.2) บทสังเคราะห์บริบทการแข่งขันและการเปลี่ยนแปลง

จากบริบทการแข่งขันและบริบทการเปลี่ยนแปลงที่คาดว่าจะส่งผลกระทบต่อพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของไทย สามารถสรุปได้ว่า ประเด็นบริบทการแข่งขันและการเปลี่ยนแปลงที่ควรให้ความสำคัญ 3 อันดับแรกคือ (1) การรวมกลุ่มประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC) (2) บทบาทของประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีน และ (3) ปัจจัยด้านต้นทุนพลังงาน โดยสรุปสถานภาพของบริบท ผลกระทบที่คาดว่าจะเกิดขึ้น ทั้งเชิงบวกและเชิงลบซึ่งมีนัยสำคัญต่อประเทศไทย รวมทั้งข้อเสนอแนะในภาพรวมดังนี้

1) การรวมกลุ่มประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC)

จากการที่ภูมิภาคอาเซียนจะมีการรวมกลุ่มทางเศรษฐกิจโดยจะมีการเปิดเสรีในภาคบริการ ซึ่งรวมถึงสาขาโลจิสติกส์ในปี ค.ศ. 2013 และมีผลเต็มรูปแบบในปี ค.ศ. 2015 ซึ่งทำให้ประเทศสมาชิกในภูมิภาคจะกลายเป็นฐานการผลิตและตลาดเดียวกัน (Single Production Base and Market) ซึ่งมีประชากรรวมกันกว่า 600 ล้านคน และจะมีการเคลื่อนย้ายของสินค้า บริการ แรงงาน เงินทุน และการลงทุนภายในภูมิภาคอาเซียนอย่างเสรี ดังนั้นโอกาสหรือปัจจัยเชิงบวกที่คาดว่าจะเกิดขึ้นคือ มูลค่าการค้าขายสินค้าและบริการจะเพิ่มมากขึ้น ส่งผลให้เกิดกิจกรรมทางโลจิสติกส์เพิ่มขึ้น มีแนวโน้มพึ่งพาการขนส่งทางบกมากขึ้น และไทยมีศักยภาพที่จะถูกเลือกให้เป็นศูนย์การกระจายสินค้า (DC) ในภูมิภาคอาเซียน อย่างไรก็ตาม ภัยคุกคามหรือผลกระทบเชิงลบที่อาจเกิดขึ้น คือ จะมีการแข่งขันจากผู้ให้บริการโลจิสติกส์ (LSPs Outsourcing) มากขึ้น ผู้ประกอบการ LSPs รายย่อยและรายกลางของไทยอาจมีการรวมกลุ่ม ควบรวมกิจการ ถูกซื้อกิจการหรือต้องปิดกิจการลงจากการแข่งขันของผู้ประกอบการ LSPs ต่างชาติ รวมทั้งบุคลากรด้านโลจิสติกส์ต่างชาติจะเข้ามาในไทยมากขึ้นซึ่งอาจมาแย่งชิงงานหรือตลาดจากคนไทย

2) บทบาทของประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีน

ตามแผนพัฒนาเศรษฐกิจแห่งชาติฉบับที่ 12 จีนได้เน้นการค้ากับภูมิภาคอาเซียนเป็นหลัก โดยจีนมีการวางแผนสร้างเครือข่ายเชื่อมโยงทางถนนและทางรถไฟในภูมิภาคอาเซียน และมีแนวโน้มที่จะเข้ามาประกอบธุรกิจและทำการค้าในประเทศไทยมากขึ้น ดังจะเห็นได้จากปัจจุบัน จีนได้ดำเนินการค้าเชิงรุกอย่างต่อเนื่อง เช่น เจาะตลาดโดยตรงมาที่ตลาดไท ตลาดสี่มุมเมือง และการเปิดห้างสรรพสินค้าใหม่ China City Complex ซึ่งจีนกำลังสร้างเครือข่ายทางการค้าและภูมิการกระจายสินค้า ทำให้ครองส่วนแบ่งการตลาดในประเทศไทยมากขึ้น ซึ่งจะทำให้ประเทศไทยต้องประสบภาวะการแข่งขันที่รุนแรงมากขึ้น อย่างไรก็ตาม แม้ว่าจะเกิดโอกาสทางการค้า กล่าวคือ จะก่อให้เกิดกิจกรรมด้านการค้าและเศรษฐกิจกับจีนมากขึ้น แต่อาจมีปัจจัยเสี่ยงหรือภัยคุกคาม คือ โครงสร้างพื้นฐานการขนส่งของไทยมีแนวโน้มอาจถูกใช้เป็นทางผ่านของพ่อค้าจีนและสินค้าจีนและสร้างมูลค่าให้กับประเทศจีนมากกว่าการสร้างมูลค่าให้กับประเทศไทย ช่องทางการตลาดและจำหน่ายจะถูกควบคุมโดยจีน และผู้ประกอบการขนส่งไทยจะต้องเผชิญสภาวะการแข่งขันที่

เข้มข้นขึ้นจากจีน รวมทั้งปัญหาการปลอมแปลงสินค้าของจีนรวมกับสินค้าไทยจะมีแนวโน้มเพิ่มมากขึ้น ซึ่งจะส่งผลเสียต่อภาพลักษณ์ของประเทศไทย

3) ปัจจัยด้านต้นทุนพลังงาน

น้ำมันเป็นต้นทุนในโลจิสติกส์ที่สำคัญเนื่องจากการขนส่งของไทยส่วนใหญ่เป็นการขนส่งทางถนน และราคาน้ำมันเป็นปัจจัยภายนอกที่ประเทศไทยไม่สามารถควบคุมได้ และโดยเฉพาะอย่างยิ่งราคาน้ำมันมีแนวโน้มเพิ่มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง โดยราคาน้ำมันดิบตาม Brent และ WTI คาดการณ์ว่า ในไตรมาสที่ 3 ของปี ค.ศ. 2011 ราคาน้ำมันอยู่ระหว่างที่ 95-110 เหรียญสหรัฐฯ ต่อบาร์เรล และจะเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องในไตรมาสที่ 4 ซึ่งอยู่ระหว่างที่ 100-115 เหรียญสหรัฐฯ ต่อบาร์เรล ส่วนในปี ค.ศ. 2012 ราคาน้ำมันจะเพิ่มขึ้นโดยเฉลี่ยอยู่ระหว่างที่ 114-124 เหรียญสหรัฐฯ ต่อบาร์เรล ในขณะที่ IEA ประมาณการอุปสงค์น้ำมันโลกในระยะ 5 ปีข้างหน้า (ปี ค.ศ. 2010-2015) ที่จะเพิ่มขึ้น 1.2 ล้านบาร์เรลต่อวัน หรือร้อยละ 1.3 และการบริโภคน้ำมันจะเพิ่มสู่ระดับ 95.3 ล้านบาร์เรลต่อวัน ในปี ค.ศ. 2016

นอกจากนี้ปัญหาด้านสิ่งแวดล้อมที่เกิดจากการใช้พลังงานในภาคการขนส่งนั้นยังทวีความรุนแรงอย่างต่อเนื่องและกลายเป็นข้อกั่วงวลในระดับโลก จึงทำให้การเตรียมการสำหรับการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม (Green Logistics) กลายเป็นกระแสและแนวโน้มที่มีบทบาทสำคัญมากขึ้น ซึ่งภาครัฐไทยควรให้ความสำคัญ โดยกระแสและแนวโน้มการพัฒนาโลจิสติกส์ของประเทศที่พัฒนาแล้ว จะเน้นโลจิสติกส์ที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมด้วยการลดการขนส่งสินค้าทางรถบรรทุก และเพิ่มการขนส่งทางรถไฟและทางเรือให้มากขึ้น เพื่อลดมลภาวะต่างๆ

จากปัจจัยด้านต้นทุนพลังงานที่มีแนวโน้มเพิ่มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง อาจทำให้ผู้ประกอบการขนส่งไทยจำเป็นต้องรวมกลุ่มกันเพื่อให้กลายเป็นผู้ประกอบการรายใหญ่ที่เข้มแข็ง มีอำนาจในการต่อรอง และสามารถแข่งขันกับผู้ประกอบการต่างชาติได้ นอกจากนี้การรวมกลุ่มยังจะเป็นประโยชน์ต่อการแลกเปลี่ยนข้อมูลการเดินรถบรรทุกระหว่างกัน เพื่อร่วมขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุกคันเดียวกัน เพื่อให้การใช้ประโยชน์จากการขนส่งด้วยรถบรรทุกเกิดผลสูงสุด (Optimization) นอกจากนั้นจะทำให้ภาครัฐเร่งผลักดันการพัฒนาการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multimodal Transportation) ให้สำเร็จเป็นรูปธรรม เนื่องจากการขนส่งทางถนนเป็นหลักต้องพึ่งพาการใช้พลังงานซึ่งเป็นเหตุให้ต้นทุนโลจิสติกส์ของไทยสูง และเป็นการลดการใช้พลังงานซึ่งสอดคล้องกับกระแสและแนวโน้มการพัฒนาโลจิสติกส์ที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม (Green Logistics)

อย่างไรก็ดี ปัจจัยเชิงลบที่อาจจะเกิดขึ้น คือ สภาวะราคาน้ำมันที่สูงขึ้นอย่างต่อเนื่องทำให้ต้นทุนการขนส่งสินค้าของผู้ประกอบการไทยเพิ่มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง ซึ่งจะทำให้การขนส่งสินค้าของผู้ประกอบการทั้งชาวไทยและต่างชาติที่อยู่ในประเทศไทยไม่สามารถแข่งขันกับผู้ประกอบการของประเทศเพื่อนบ้านได้ โดยเฉพาะในปี ค.ศ. 2013 ที่อุตสาหกรรมโลจิสติกส์จะเปิดเสรีในอาเซียน นอกจากนั้นเมื่อมีการเคลื่อนย้าย

การลงทุนอย่างเสรีในปี ค.ศ. 2015 ผู้ประกอบการต่างชาติอาจย้ายฐานการผลิต หากเผชิญกับปัญหาอุปสรรคด้านระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยที่ไม่มีประสิทธิภาพและทำให้ต้นทุนสูงขึ้น และจากการที่ประเทศไทยยังเน้นการขนส่งทางถนนเป็นหลัก ซึ่งนอกจากจะทำให้ต้นทุนโลจิสติกส์สูงจากราคาน้ำมันที่เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องแล้ว ยังจะสร้างปัญหามลภาวะทางอากาศให้กับประเทศมากขึ้นด้วย ซึ่งหากประเทศไทยขาดการเตรียมความพร้อมที่ดีสำหรับการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม (Green Logistics) จะส่งผลกระทบต่อคุณภาพชีวิต และสุขภาพของประชาชนในประเทศตามมา

4) **แนวโน้มและความท้าทายอื่นๆ ที่ควรตระหนักและให้ความสำคัญต่อการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของไทยในอนาคต** เช่น การบริหารความเสี่ยงในห่วงโซ่อุปทาน (Supply Chain Risk Management) และ การบริหารวิกฤตการณ์ (Crisis Management) ซึ่งการบริหารธุรกิจในปัจจุบันนอกจากต้องพิจารณาปัจจัยทางด้านการแข่งขัน ด้านการตลาด ด้านลูกค้าแล้วยังต้องคำนึงถึงปัจจัยทางด้านความเสี่ยงที่ทำให้เกิดการหยุดชะงักของห่วงโซ่อุปทาน (Supply Chain Disruption) ที่อาจจะเกิดขึ้นโดยไม่คาดหมาย ความเสี่ยงเหล่านี้รวมถึงภัยพิบัติทางธรรมชาติ การก่อการร้าย คู่ค้าทางธุรกิจล้มละลาย ระบบสารสนเทศล่ม โดยไม่มีระบบสำรองความเสียหายต่อ Critical Assets หรือ Critical Utilities เป็นต้น ดังนั้น การเตรียมความพร้อมเพื่อรับมือกับความเสี่ยงดังกล่าว ต้องเริ่มจากความเข้าใจและเห็นความสำคัญจำเป็นจากผู้บริหารระดับสูงขององค์กรภาคธุรกิจและหน่วยงานภาครัฐที่ต้องมีการกำจัดการเหตุที่มีแนวโน้มว่าจะเกิดข้อบกพร่องขึ้น (Preventive Action) มีแผนระบบสารสนเทศสำรอง (Disaster Recovery Plan) และมีโครงสร้างการบริหารในภาวะวิกฤตที่เหมาะสม เพื่อรับมือในสภาวะวิกฤติจากการหยุดชะงักของห่วงโซ่อุปทานได้อย่างมีประสิทธิภาพ ตลอดจนสามารถนำพาธุรกิจรอดพ้นจากสภาวะวิกฤติได้

ความร่วมมือในห่วงโซ่อุปทาน (Supply Chain Collaboration) ซึ่งความร่วมมือเป็นปัจจัยสู่ความสำเร็จที่สำคัญในการจัดการห่วงโซ่อุปทาน ดังนั้นประเทศไทยจึงควรมุ่งสร้างกลไกให้เกิดความร่วมมือในห่วงโซ่อุปทานให้มากขึ้น แนวโน้มของห่วงโซ่อุปทานในอนาคตอีกประการหนึ่งคือ **Global Supply Chain** ซึ่งหมายถึง โลกจะรวมเป็นหนึ่งเดียว ประเทศหนึ่งในโลกจะเสมือนเป็นแผนกหนึ่งในบริษัทหนึ่ง นอกจากนั้นแล้ว **การบริหารจัดการด้านการขนส่งสินค้าวัตถุดิบ** ยังควรให้ความสำคัญเนื่องจากประเทศไทยยังขาดการบริหารจัดการสินค้าหรือวัตถุดิบอย่างเป็นระบบ เช่น ติดตามสถานะการขนส่ง (Tracking) และขาดการตรวจสอบอย่างจริงจัง

5) **อย่างไรก็ดี ประเด็นคำถามที่ไทยจะต้องตระหนักจากบริบทการแข่งขันและการเปลี่ยนแปลงในการพัฒนายุทธศาสตร์โลจิสติกส์ในอนาคต** และคงต้องมีเวทีการระดมความคิดเห็นจากทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้องต่อไป มีดังนี้

5.1) ระบบโลจิสติกส์และโครงข่ายเส้นทางคมนาคมในรูปแบบใดที่ไทยจำเป็นต้องพัฒนาเพื่อรองรับการค้ากับจีนและอาเซียน รวมทั้งเพิ่มประสิทธิภาพและคำนึงถึงปัจจัยการเปลี่ยนแปลงด้านต้นทุนพลังงาน ควบคู่ไปกับปัจจัยด้านความเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม (Green Logistics)

5.2) การพัฒนาโลจิสติกส์ในด้านใดจะส่งเสริมให้เกษตรกรและผู้ผลิตสินค้าไทยสร้างรายได้จากจีน และอาเซียน และอย่างไร

5.3) ทำอย่างไรที่จะทำให้บริษัทไทยมีความสามารถในการบริหารจัดการโลจิสติกส์และห่วงโซ่อุปทาน และควบคุมการตลาดและช่องทางการจัดจำหน่ายในภูมิภาคอาเซียนอย่างมีประสิทธิภาพ

5.4) พัฒนาระบบและสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้า (Trade Facilitation) และการบริหารจัดการโลจิสติกส์ในรูปแบบใดที่จะส่งเสริมการค้าตามแนวชายแดน (Border Trade)

5.5) กฎหมาย/กฎระเบียบฉบับใดที่เป็นอุปสรรคต่อการพัฒนาโลจิสติกส์และการค้าระหว่างประเทศ

5.6) องค์ความรู้ใดที่จะส่งเสริมและพัฒนาผู้ประกอบการ พ่อค้าคนกลาง (Trader) และผู้ประกอบการ LSPs ไทยให้มีความสามารถในการแข่งขัน และค้าขายกับพ่อค้าจีนได้อย่างเหมาะสม

7.3) ข้อเสนอแนะประเด็นการพัฒนาที่สำคัญในระยะ 5 ปีข้างหน้า พ.ศ. 2555-2559

7.3.1) ทิศทางและเป้าหมายการพัฒนาในระยะต่อไป

1) หลักการเบื้องต้นในการพัฒนาระบบโลจิสติกส์

1.1) กำหนดให้การพัฒนาระบบโลจิสติกส์เป็นวาระแห่งชาติ (National Agenda) ของประเทศ เพื่อรองรับสถานการณ์การแข่งขันที่ทวีความรุนแรงมากขึ้นทั้งจากจีนและประเทศสมาชิกในอาเซียน โดยเฉพาะประเทศจีนจะเข้ามามีส่วนแบ่งทางการตลาดมากขึ้น และประเทศไทยจะต้องเผชิญกับสภาวะการแข่งขันที่เข้มข้นจากจีน

1.2) ไทยจำเป็นต้องมีตำแหน่งทางการแข่งขัน (Positioning) และจัดทำแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศในระยะต่อไปอย่างมีประสิทธิภาพ โดยมีการกำหนดวิสัยทัศน์ที่มองข้ามไปถึงระดับภูมิภาค มีเป้าหมายและทิศทางการพัฒนาที่ชัดเจน มีจุดเน้นในการพัฒนา (Focus) และมีการจัดลำดับความสำคัญ

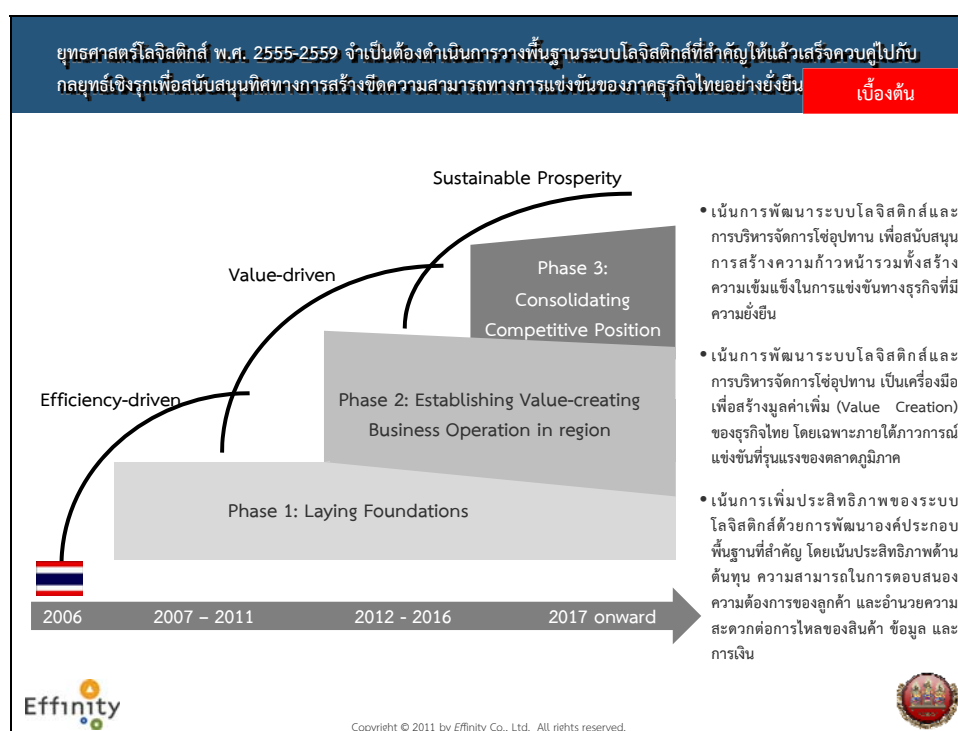
1.3) แผนโลจิสติกส์ของประเทศในระยะต่อไปควรเปลี่ยนเป้าหมายจากการเน้นลดต้นทุนโลจิสติกส์ มาเป็นการใช้ประโยชน์จากระบบโลจิสติกส์ไทยเพื่อสนับสนุนการค้าและการสร้างรายได้จากกลุ่มประเทศสมาชิกอาเซียน โดยสร้างและเพิ่มกิจกรรมที่มีมูลค่าเพิ่ม (Value-Added)

1.4) ไทยจำเป็นต้องวางแผนพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพของระบบโลจิสติกส์ ที่คำนึงถึงปัจจัยการเปลี่ยนแปลงด้านต้นทุนพลังงาน และปัจจัยด้านความเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม (Green Logistics) ควบคู่ด้วย

2) กรอบแนวคิดการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย

ในระยะ 5 ปีที่ผ่านมา พ.ศ. 2550-2554 การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยอยู่ในระยะที่ 1 ซึ่งเน้นการเพิ่มประสิทธิภาพของระบบโลจิสติกส์ ด้วยการพัฒนาองค์ประกอบโครงสร้างพื้นฐานต่างๆ และจากการศึกษาบริบทการแข่งขันและการเปลี่ยนแปลงต่างๆ ที่จะเกิดขึ้นดังกล่าวซึ่งคาดว่าจะส่งผลกระทบต่อพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของไทยอย่างมีนัยสำคัญ ประเทศไทยจึงควรต้องมีการเตรียมความพร้อมที่ดีเพื่อที่จะก้าวข้ามไปสู่การพัฒนาในระยะที่ 2 ซึ่งเน้นการพัฒนาระบบโลจิสติกส์และการบริหารจัดการโซ่อุปทาน อันเป็นเครื่องมือสำคัญในการสร้างมูลค่าเพิ่ม (Value Creation) ให้กับภาคธุรกิจไทย โดยเฉพาะภายใต้สถานการณ์การแข่งขันที่รุนแรงในตลาดภูมิภาคอาเซียนและจีนที่กำลังคุกคามเข้ามาอย่างต่อเนื่อง และควรวางกลยุทธ์เชิงรุกที่ดีและเหมาะสมที่สามารถรองรับต่อบริบทต่างๆ ที่แปรเปลี่ยนไปตามกาลเวลา

แผนภาพที่ 55: กรอบแนวคิดการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ



จากแผนภาพที่ 55 แสดงให้เห็นถึงกรอบแนวคิดการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยเพื่อสนับสนุนการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ ซึ่งสามารถแบ่งการพัฒนานออกเป็น 3 ระยะดังนี้

ระยะที่ 1 เน้นการเพิ่มประสิทธิภาพของระบบโลจิสติกส์ ด้วยการพัฒนาองค์ประกอบโครงสร้างพื้นฐานที่สำคัญ โดยเน้นประสิทธิภาพด้านต้นทุน ความสามารถในการตอบสนองความต้องการของลูกค้า และอำนวยความสะดวกต่อการไหลของสินค้า ข้อมูล และการเงิน

ระยะที่ 2 เน้นการพัฒนาระบบโลจิสติกส์และการบริหารจัดการโซ่อุปทาน เพื่อเป็นเครื่องมือที่สำคัญในการสร้างมูลค่าเพิ่ม (Value Creation) ให้กับภาคธุรกิจ โดยเฉพาะภายใต้สถานการณ์การแข่งขันที่รุนแรงในตลาด

ระยะที่ 3 เน้นการพัฒนาระบบโลจิสติกส์และการบริหารจัดการโซ่อุปทาน เพื่อสนับสนุนการสร้างความก้าวหน้า รวมทั้งสร้างความเข้มแข็งในการแข่งขันทางธุรกิจที่มีความยั่งยืน

7.3.2) ประเด็นการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของไทยในระยะ 5 ปีข้างหน้า พ.ศ. 2555-2559

จากทิศทางและเป้าหมายการพัฒนาข้างต้น ที่ปรึกษาฯ ขอเสนอแนะกรอบแนวคิดใหม่ (Paradigm Shift) ในการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของไทยในระยะ 5 ปีข้างหน้า พ.ศ. 2555-2559 ซึ่งจะต่อยอดการพัฒนาจากแผนยุทธศาสตร์ในระยะ 5 ปีที่ผ่านมา โดยเพิ่มการเน้นยุทธศาสตร์ Going-out เพื่อผลักดันบทบาทของไทยในการเป็น Integrator of Regional Supply Chain เพื่อสร้างโอกาสเชิงรุก นอกเหนือจากยุทธศาสตร์การปิดจุดอ่อนของการพัฒนาที่ผ่านมา ทั้งนี้เนื่องจากการพัฒนายุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยในระยะต่อไป จำเป็นต้องพัฒนาองค์ประกอบโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์ที่สำคัญให้แล้วเสร็จ ควบคู่ไปกับกลยุทธ์เชิงรุกเพื่อสนับสนุนการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศไทยและภาคธุรกิจไทยอย่างยั่งยืน

ที่ปรึกษาฯ สามารถสรุปประเด็นการพัฒนาในลักษณะ Paradigm Shift ในการจัดทำแผนยุทธศาสตร์โลจิสติกส์ พ.ศ. 2555 – 2559 เพื่อผลักดันบทบาทของไทยในการเป็น Integrator of Regional Supply Chain เพื่อสร้างโอกาสเชิงรุก ซึ่งประกอบด้วย 7 ประเด็นดังต่อไปนี้



1) การพัฒนาจาก Logistics for Logistics เป็น Logistics for Competitiveness

การพัฒนาโลจิสติกส์ในระยะ 5 ปีที่ผ่านมาเป็นการพัฒนาโลจิสติกส์เพื่อโลจิสติกส์ แต่เนื่องด้วยบริบทการแข่งขันที่เปลี่ยนแปลงไปตามกาลเวลา ดังนั้นแผนยุทธศาสตร์ในระยะ 5 ปีข้างหน้า จึงควรเน้นการพัฒนาโลจิสติกส์เพื่อตอบสนองต่อการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศเพื่อให้ประเทศไทยสามารถแข่งขันได้ในตลาดภูมิภาคอาเซียนและจีนในอนาคตอันใกล้ เช่น การตั้งเป้าหมายการพัฒนาไปสู่การเป็น Master of Regional Supply Chain Integrator เพื่อให้สามารถแข่งขันในระดับภูมิภาคได้อย่างยั่งยืน การพัฒนาโลจิสติกส์และห่วงโซ่อุปทานเพื่อเพิ่มขีดความสามารถของภาคธุรกิจภายในประเทศและอุตสาหกรรมส่งออกของไทย (Logistics and Supply Chain for Domestic Businesses and Export-Oriented Industries) ควบคู่ไปกับการพัฒนาโลจิสติกส์และห่วงโซ่อุปทานเพื่อให้ผู้ประกอบการไทยสามารถแข่งขันได้ในระดับภูมิภาค (Go- Regional) เป็นต้น

2) การพัฒนาจาก “การลดต้นทุน” (Cost) และ “ประสิทธิภาพ (Efficiency)” เป็น “การสร้างโอกาส” และ “การสร้างมูลค่าเพิ่ม (Value Added)”

เป้าหมายในการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ที่ผ่านมามุ่งเน้นเฉพาะมิติการเพิ่มประสิทธิภาพของระบบโลจิสติกส์ โดยวัดจากการลดต้นทุนโลจิสติกส์ในเชิงปริมาณเท่านั้น ยังขาดในส่วนของการสร้างมูลค่าเพิ่ม และประเด็นในเชิงคุณภาพ รวมถึงการสร้างโอกาสสำหรับการพัฒนาในอนาคต โดยในแผนระยะต่อไป ควรเร่งพัฒนาศักยภาพการแข่งขันของผู้ประกอบการด้านการตลาดและการกระจายสินค้า โดยไทยจำเป็นต้องมีความสามารถในการบริหารจัดการโลจิสติกส์และห่วงโซ่

อุปทาน และควบคุมการตลาดและช่องทางการจัดจำหน่ายในภูมิภาคอาเซียนอย่างมีประสิทธิภาพ ส่งเสริมและพัฒนาผู้ประกอบการ พ่อค้าคนกลาง (Trader) และผู้ประกอบการ LSPs ของไทยให้มีความรู้และความสามารถในการแข่งขันและค้าขายกับพ่อค้าจีนได้อย่างเหมาะสม นอกจากนี้ ภาครัฐควรส่งเสริมผู้ประกอบการไทยให้ไปลงทุนในตลาดต่างประเทศมากขึ้น โดยให้การสนับสนุนสิทธิประโยชน์และสิ่งจูงใจต่างๆ เช่น ยกเลิกการเก็บภาษีนำเข้าจากรายได้ในประเทศและจากต่างประเทศ เป็นต้น ในขณะที่ภาคเอกชน ผู้ประกอบการขนส่งรายเล็กของไทยควรรวมกลุ่มให้เป็นผู้ประกอบการรายใหญ่ที่เข้มแข็ง มีอำนาจในการต่อรอง และสามารถแข่งขันกับผู้ประกอบการขนส่งต่างชาติได้

3) การพัฒนาจาก การขนส่งภายในประเทศ (Domestic Logistics) เป็น การขนส่งระหว่างประเทศในภูมิภาค (ASEAN Logistics)

ในการพัฒนาการขนส่งระหว่างประเทศภายในภูมิภาคอาเซียนควรมีการเชื่อมโยงเมือง/ประตูการค้าในประเทศไทยกับเมือง/ประตูการค้าหลักที่สำคัญของต่างประเทศ โดยเฉพาะในประเทศจีน ลาว กัมพูชา และพม่า เพื่อมิให้ไทยต้องตกอยู่ในภาวะเสียเปรียบทางการค้าดังเช่นกรณีของประเทศไทยกับมาเลเซียในปัจจุบัน โดยนอกเหนือจากการเร่งพัฒนาระบบ Missing Link ภายในประเทศแล้ว ควรพัฒนาการขนส่งระหว่างประเทศในระดับภูมิภาคที่เชื่อมโยงประเทศไทยกับประเทศเพื่อนบ้านให้มากขึ้น โดยคำนึงถึงผลตอบแทนทางเศรษฐกิจที่จะได้รับกลับมาสู่ประเทศจากการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งระหว่างประเทศ โดยเฉพาะจีนซึ่งได้กำหนดเป้าหมายของแผนชาติฉบับที่ 12 อย่างชัดเจนว่า ต้องการมุ่งเน้นการค้ากับภูมิภาคอาเซียนเป็นหลัก และมีแนวโน้มที่จีนจะใช้ประเทศไทยเป็นเส้นทางผ่านโดยที่มิได้สร้างมูลค่าให้กับประเทศไทย

4) การพัฒนาจากการขนส่งแบบ Single-Mode โดยเฉพาะทางถนน เป็น การขนส่งแบบ Multi-Mode โดยเน้นระบบรางและการขนส่งทางน้ำ

ที่ผ่านมาโครงสร้างการขนส่งสินค้าของประเทศไทยยังพึ่งพารูปแบบการขนส่งทางถนนเป็นหลักซึ่งต้องพึ่งพาการใช้พลังงาน เป็นเหตุให้ต้นทุนโลจิสติกส์ของไทยสูงและมีปัญหาด้านสิ่งแวดล้อมเพิ่มขึ้น ในขณะที่การพัฒนาระบบรางและการขนส่งทางน้ำซึ่งมีต้นทุนที่ต่ำกว่าประสบความล้มเหลว ไม่มีการพัฒนาการขนส่งทางน้ำและทางชายฝั่งทะเลให้เห็นผลเป็นรูปธรรม จึงควรเร่งพัฒนาโครงข่ายเส้นทางคมนาคมและการขนส่งที่เหมาะสม โดยเฉพาะระบบราง และทางน้ำ ในขณะที่พัฒนาทางถนนที่เชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน เพื่อสนับสนุนการพัฒนาการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบให้สำเร็จเป็นรูปธรรม ในขณะเดียวกันเพื่อรองรับการค้าระหว่างประเทศ ทั้งประเทศสมาชิกในอาเซียนและจีน

5) การพัฒนาจาก Quantity & Hardware Focus เป็น Quality & Software Focus

ประเทศไทยประสบปัญหาการขาดแคลนบุคลากรที่มีคุณภาพและสอดคล้องกับความต้องการของผู้ประกอบการ ซึ่งส่วนหนึ่งเนื่องมาจากการขาดอาจารย์/ผู้ฝึกสอนที่มีคุณภาพ และหลักสูตรที่ไม่ได้ตอบสนองความต้องการของภาคเอกชน

6) การพัฒนาบทบาทของภาครัฐจากการเป็น Trade Regulator เป็น Trade Facilitator

จากความล้มเหลวของภาครัฐในการปรับแก้กฎหมายและกฎระเบียบที่เป็นอุปสรรคต่อการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ ขาดการพัฒนาระบบ e-Logistics รวมทั้งสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้าที่นำมาใช้ได้จริงให้เกิดผลเป็นรูปธรรม การพัฒนาบทบาทของภาครัฐในระยะต่อไป จึงควรเปลี่ยนจากการที่รัฐเป็นผู้นำ (Government-Led) หรือ การเป็น Trade Regulator มาเป็นการให้ภาคเอกชนมีบทบาทเป็นผู้นำ (Private-Led) ในขณะที่ภาครัฐเป็น Trade Facilitator เพื่อให้การดำเนินการขับเคลื่อนการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของไทยประสบผลสำเร็จเป็นรูปธรรม รวมทั้งพัฒนาระบบและสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้า (Trade Facilitation) และการบริหารจัดการโลจิสติกส์ตามแนวชายแดน (Border Trade) นอกจากนั้นควรเร่งปรับแก้กฎหมายและกฎระเบียบที่เป็นอุปสรรคต่อการพัฒนาโลจิสติกส์ของประเทศ การค้าและการลงทุนระหว่างประเทศ

7) การพัฒนากลไกหลักในการขับเคลื่อนจากการเป็น Policy Maker เป็น Policy Delivery

ควรปรับปรุงกลไกหลักในการขับเคลื่อนให้เป็น Policy Delivery มากกว่าการเป็น Policy Maker เพื่อให้แผนยุทธศาสตร์ที่ได้พัฒนามาสามารถนำไปแปลงและขับเคลื่อนสู่การปฏิบัติอย่างเป็นรูปธรรมได้สำเร็จ



สำนักวิเคราะห์โครงการลงทุนภาครัฐ
สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ
962 ถนนกรุงเกษม แขวงวัดโสมนัส เขตป้อมปราบฯ กรุงเทพฯ 10100
โทร. 02-260-4085 ต่อ 3405, 3421 โทรสาร 02-260-1860
Website : www.nesdb.go.th