



## ข้อมูลทั่วไปของธุรกิจโลจิสติกส์ในประเทศไทย

### 4.1 สภาพการณ์ปัจจุบันของระบบโลจิสติกส์ในประเทศไทย

หลังจากประเทศไทยได้มีการเปิดใช้ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิอย่างเป็นทางการ ซึ่งถือว่าเป็นปฐมบทแห่ง Logistics City ในการที่จะนำประเทศไทยให้ก้าวไปสู่ศูนย์กลางทางการบินและการคมนาคมขนส่งของภูมิภาคอินโดจีน (Logistics Hub of Indo-China) อีกทั้งยังเป็นปัจจัยหนึ่งที่ใช้ในการขับเคลื่อนเศรษฐกิจของไทยให้ก้าวหน้า ซึ่งโลจิสติกส์มหภาคในการขนส่งของไทย (เสถียร วงศ์วิเชียร, 2548) จะแบ่งเป็น 3 ส่วน คือ 1. การเป็นศูนย์กลางและกระจายสินค้าสนับสนุนการขนส่งภายในประเทศ เพื่อเป็นการกระจายสินค้าภายในประเทศ โดยให้มีรถวิ่งไปตามเส้นทางหลักของแต่ละศูนย์ เมื่อไปถึงศูนย์ก็จะมีรถขนส่งสินค้าด้วยรถขนาดเล็ก ซึ่งในแต่ละจุดเชื่อมต่อนี้จะทำให้เสียเวลาค่อนข้างมาก และค่าใช้จ่ายในการขนถ่ายก็ค่อนข้างสูงเช่นกัน 2. การเป็นศูนย์กลางและกระจายสินค้าสนับสนุนการเป็นศูนย์กลางการขนส่งในอนุภูมิภาค รวมถึงจีนตอนใต้ เวียดนาม และพม่า โดยจะเป็นการขนส่งที่มีการเชื่อมต่ออยู่แล้วทั้งทางบกหรือทางขนส่งอื่นๆ เช่น ถ้ามีการทำศูนย์รวมหรือกระจายสินค้าที่ อ.แม่สาย ซึ่งเป็นสินค้าที่มาจากทางจีนตอนใต้ก็มารวมที่นี้ อาจใช้รถขนส่ง ซึ่งอาจส่งต่อไปยังแหลมฉบัง หรือถ้าต้องการไปทางเขมรตอนใต้ ก็ไปรวมศูนย์กระจายสินค้าทางใต้ เป็นต้น และ 3. การวางระบบสำหรับการเปิดเสรีการขนส่งด้วยรถบรรทุก การขนส่งในภูมิภาคของไทยตอนนี้มีเพียงการขนส่งข้ามแดนไปมาเลเซีย และสิงคโปร์ เช่น การส่งสินค้าประเภท พืช ผัก ปลา หมู และเนื้อวัว ข้ามไปสิงคโปร์ซึ่งจะต้องวิ่งไปตามเส้นทางที่กำหนด คือ ไปทางด้าน North - South ของมาเลเซีย

สถานการณ์ของโลกปัจจุบัน ยุทธศาสตร์การขนส่งของประเทศไทย จึงมีเป้าหมายกำหนดให้การขนส่งทางน้ำและทางราง เป็นเส้นทางขนส่งหลักในการขนส่งระยะยาว การขนส่งทางถนนเป็นส่วนขนส่งต่อเชื่อมจากต้นทางสู่เส้นทางหลักกับนำส่งจากเส้นทางหลักสู่ปลายทาง ด้านการขนส่งทางอากาศ เป็นส่วนสนับสนุนสำหรับสินค้าที่ต้องการความเร็วเป็นสำคัญ โดยสิ่งที่ดำเนินการในขณะนี้คือการพัฒนาการขนส่งทางน้ำ เพื่อเป็นทางเลือกของการขนส่งต้นทุนต่ำ โดยมีการพัฒนาท่าเรือและสร้างระบบเชื่อมโยงการขนส่งสู่ท่าเรือทั้งการขนส่งทางทะเลชายฝั่ง และการขนส่งทางทะเลระหว่างประเทศ ซึ่งการเป็นศูนย์กลางทางด้านเรือไทยนั้นไทยอาจจะเป็นรองสิงคโปร์และมาเลเซียอยู่ แต่ถ้ามีการพัฒนาการต่อเชื่อมระบบคมนาคมขนส่งที่ดี ประเทศไทยก็จะสามารถแข่งขันกับต่างชาติได้ และ การมีศูนย์กลางทางการบินซึ่งมีความได้เปรียบในด้านภูมิศาสตร์ประกอบกับการบริหารจัดการที่ดี ทำ

ให้การเป็นศูนย์กลางในภูมิภาคอินโดจีนใกล้ความเป็นจริงมากยิ่งขึ้น รวมถึงการเชื่อมโยงกับจีนตอนใต้ ซึ่งจีนจะหาทางออกทะเล ทางพม่า ทางไทย และเวียดนาม จะมีการใช้การขนส่งในแม่น้ำโขง การขนส่งทางด้านน้ำมัน การขนส่งโดยตู้คอนเทนเนอร์ โดยจะพัฒนาท่าเรือเชียงแสน ระยะเวลาที่ 2 และการพัฒนาระบบขนส่งสู่ท่าเรือเชียงแสน อีกทั้งการพัฒนาเส้นทางรถไฟเชื่อมโครงข่ายทางรถไฟจากภาคเหนือ และภาคตะวันออกเฉียงเหนือกับทางรถไฟสายชายฝั่งทะเลภาคตะวันออกสู่ท่าเรือแหลมฉบังให้สมบูรณ์ พร้อมทั้งพัฒนาและขยายขีดความสามารถของ ไอซีดี ลาดกระบัง โครงการปรับปรุงสถานีขนส่งสินค้าชานเมือง (Truck Terminal) ส่วนการขนส่งทางรางก็ได้มีแผนพัฒนารถไฟรางคู่จากฉะเชิงเทราสู่แหลมฉบัง และมีการสร้าง ไอซีดี 2 โดย รฟท. ซึ่งจะก่อสร้างเส้นทางรถไฟสายแก่งคอย ผ่านคลอง 19 และเข้าสู่แหลมฉบังโดยทำเป็นรางคู่ ส่งสินค้าจากภาคตะวันออก สู่ภาคเหนือ และภาคตะวันออกเฉียงเหนือ นอกจากนี้ยังมีแผนเสริมเรื่องการสร้างคอนเทนเนอร์ยาร์ด (CY) ที่จะเสริมในเรื่องการกระจายและจุดขนถ่ายสินค้า นอกจากนี้ยังมีรถไฟขบวนพิเศษในการบรรทุกสินค้าพิเศษ จะขนส่งสินค้ามีการรับรองเวลา

ในขณะที่แนวโน้มทางด้านโลจิสติกส์ในอนาคตของไทย ที่ยังคงเป็นประเด็นสำคัญ คือด้านเทคโนโลยีสารสนเทศที่เริ่มมีบทบาทเพิ่มขึ้นในการเชื่อมโยงข้อมูลทางการค้าทั้งภายในประเทศและระหว่างประเทศ จึงต้องการรูปแบบของฐานข้อมูลที่เป็นหนึ่งเดียวกัน นอกจากนี้ยังต้องดูแลแนวโน้มของการใช้บริการ Third Party Logistics ขยายตัวไปทั่วทุกภูมิภาคของ Asia ซึ่งจะมีความสำคัญมากขึ้นในภูมิภาคในประเทศต่างๆ เพื่อที่จะลดต้นทุนของ Logistics Cost เพราะฉะนั้น สิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ ต้องมีการเร่งพัฒนาไว้เพื่อรองรับ และโครงสร้างพื้นฐานก็เป็นส่วนหนึ่งที่จะรองรับการเปลี่ยนแปลงด้วย อีกทั้งยังต้องให้ความสนใจในเรื่องของความมั่นคงและการป้องกันการก่อการร้ายที่ต้องเพิ่มความรัดกุมให้มากยิ่งขึ้น

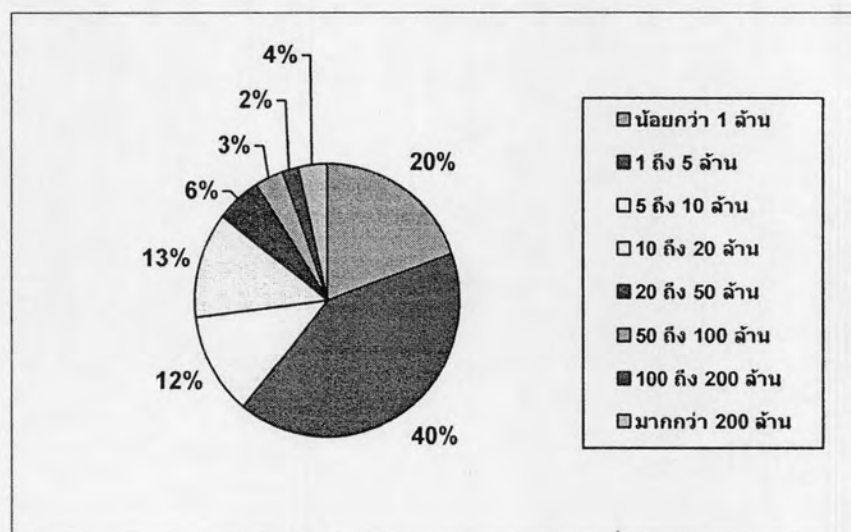
แนวทางในการพัฒนาเพื่อให้เป็น Logistics Hub ของไทยประกอบไปด้วยข้อได้เปรียบเชิงยุทธศาสตร์และโอกาส ซึ่งไทยเป็นแหล่งผลิตสินค้าเพื่อการส่งออกที่สำคัญของโลก มีศักยภาพในการเป็นประตูการค้าของภูมิภาคอินโดจีน รวมทั้งมีความเหมาะสมของที่ตั้งทางภูมิศาสตร์ที่จะสามารถพัฒนาเป็นจุดปลายทาง และเชื่อมต่อการขนส่งจากชายฝั่งทะเลไปยังแผ่นดินใหญ่ของทวีปได้ โดยตั้งอยู่ในจุดศูนย์กลางการขนส่ง และมีโครงข่ายการขนส่งเชื่อมโยงไปยังส่วนต่างๆ ของภูมิภาคได้ สำหรับสิ่งที่จะต้องเร่งดำเนินการ คือ การพัฒนาระบบการกระจายสินค้าของประเทศ และการเชื่อมต่อรูปแบบการขนส่งให้มีประสิทธิภาพ เช่น การสร้างระบบราง ถนน และเส้นทางการบิน จาก Gateway หลักเชื่อมโยงไปยังประเทศในแถบอินโดจีน และจัดตั้งศูนย์กระจายสินค้าและสถานีขนถ่ายสินค้าระหว่างรูปแบบการขนส่ง รวมถึงการพัฒนาระบบโครงสร้างเทคโนโลยีสารสนเทศ และฐานข้อมูล เพื่อการทำการกรรมผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ เจรจาการค้าเสรีแบบทวิภาคี การเจรจาเพิ่มสิทธิการบินการขนส่ง

ระหว่างประเทศแบบทวิภาคี การพัฒนากฎหมายการขนส่งข้ามแดน สนับสนุนการค้าแบบ Paper Trade และเร่งพัฒนาขีดความสามารถในการบริหารจัดการโลจิสติกส์ของผู้ประกอบการ ทั้งหมดนี้คือ ปัจจัยเกื้อหนุนที่จะเสริมสร้างศักยภาพและขีดความสามารถของประเทศไทยในการเป็นศูนย์กลาง ทางด้าน Logistics ในภูมิภาคอินโดจีน

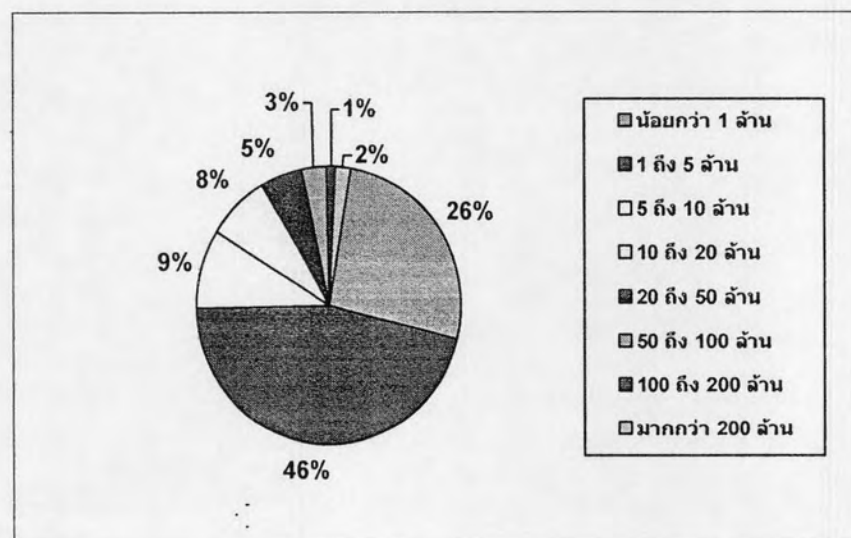
#### 4.2 จำนวนหน่วยธุรกิจโลจิสติกส์ทั้งหมดที่อยู่ในตลาด

จำนวนผู้ให้บริการงานโลจิสติกส์ของประเทศไทย ที่มีการรวบรวมข้อมูลจนถึงปัจจุบันและเป็น ที่รู้จักในแวดวงอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ มีจำนวนทั้งสิ้นประมาณ 300 บริษัท ในจำนวนนี้มี 215 บริษัทที่ แจ้งข้อมูลเกี่ยวกับทุนจดทะเบียนและรายละเอียดในการให้บริการและการดำเนินการที่สมบูรณ์ ซึ่ง สามารถนำมาเป็นข้อมูลหลักในการสะท้อนถึงสถานภาพของอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ไทย โดยจาก จำนวนบริษัทข้างต้นทั้ง 215 ราย มีทุนจดทะเบียนรวม 7,586 ล้านบาท แยกเป็นทุนจดทะเบียนต่ำกว่า 1 ล้านบาท จำนวน 42 ราย ทุนจดทะเบียนมากกว่า 1 ล้านบาทแต่ไม่เกิน 5 ล้านบาท จำนวน 89 ราย ทุนจดทะเบียนมากกว่า 5 ล้านบาทแต่ไม่เกิน 10 ล้านบาท จำนวน 26 ราย ทุนจดทะเบียนมากกว่า 10 ล้านบาทแต่ไม่เกิน 20 ล้านบาท จำนวน 27 ราย ทุนจดทะเบียนมากกว่า 20 ล้านบาทแต่ไม่เกิน 50 ล้านบาท จำนวน 12 ราย ทุนจดทะเบียนมากกว่า 50 ล้านบาทแต่ไม่เกิน 100 ล้านบาท จำนวน 7 ราย ทุนจดทะเบียนมากกว่า 100 ล้านบาทแต่ไม่เกิน 200 ล้านบาท จำนวน 4 ราย ทุนจดทะเบียนมากกว่า 200 ล้านบาทขึ้นไป จำนวน 8 ราย ซึ่งในจำนวนบริษัทที่มีข้อมูลในการจดทะเบียนทั้งหมดนี้แบ่ง ออกเป็นบริษัทของคนไทยจำนวน 150 รายและเป็นบริษัทต่างประเทศจำนวน 65 ราย

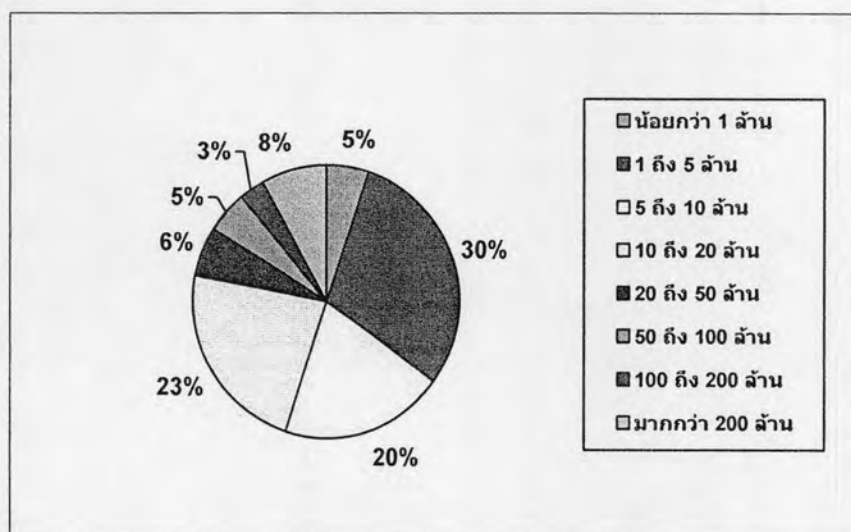
รูปที่ 4.1 สัดส่วนขนาดทุนจดทะเบียน (บาท) จำนวน 215 บริษัทในอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ของไทย



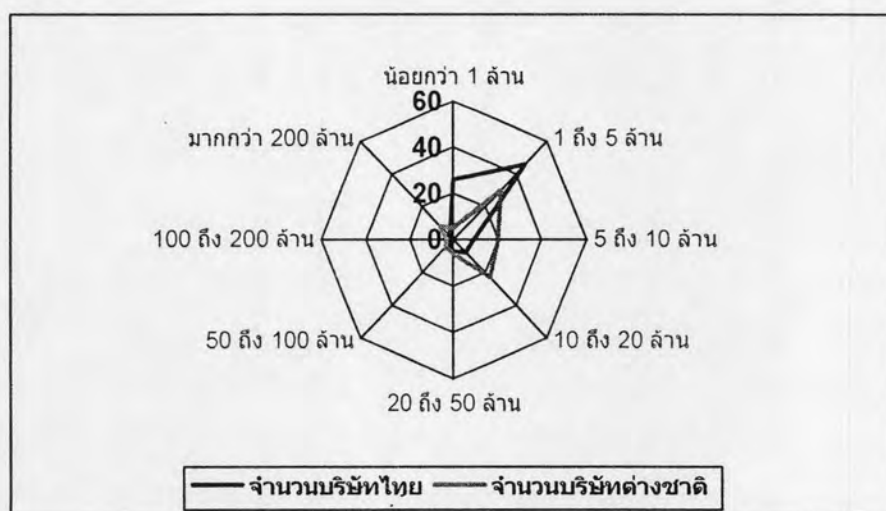
รูปที่ 4.2 สัดส่วนขนาดทุนจดทะเบียนของบริษัทโลจิสติกส์ของคนไทย จำนวน 150 ราย



รูปที่ 4.3 สัดส่วนขนาดทุนจดทะเบียนของบริษัทโลจิสติกส์ของต่างประเทศในไทย จำนวน 65 ราย



รูปที่ 4.4 เปรียบเทียบระหว่างจำนวนบริษัทไทยกับต่างประเทศตามทุนจดทะเบียน



ในภาพรวมจะพบว่าผู้ให้บริการด้านโลจิสติกส์ในประเทศไทย ถ้าคิดจากจำนวนบริษัทที่ดำเนินการในงานด้านนี้จะพบว่ามีจำนวนผู้ประกอบการไทยอยู่ประมาณร้อยละ 70 ของผู้ประกอบการทั้งหมด แต่เป็นที่น่าสังเกตว่า ในจำนวนร้อยละ 70 นี้ เป็นบริษัทขนาดเล็กที่มีทุนจดทะเบียนต่ำกว่า 5 ล้านบาท ถึงร้อยละ 72 และเป็นบริษัทขนาดใหญ่ที่มีทุนจดทะเบียนตั้งแต่ 100 ล้านบาทขึ้นไป มีเพียงร้อยละ 3 เท่านั้น ในขณะที่บริษัทต่างประเทศมีสัดส่วนของบริษัทขนาดใหญ่นี้ถึงร้อยละ 11

ในแง่ของมูลค่าทุนจดทะเบียนของบริษัททั้งหมดในอุตสาหกรรมประเภทนี้ที่มีทุนจดทะเบียนดังกล่าวข้างต้น จำนวน 7,586 ล้านบาท พบว่าเป็นทุนจดทะเบียนของบริษัทต่างชาติถึงประมาณ 3,996 ล้านบาท คิดเป็นสัดส่วนถึงร้อยละ 52.6 ของมูลค่าทุนจดทะเบียนทั้งหมด คงเหลือเพียง 3,593 ล้านบาท ที่เป็นทุนจดทะเบียนของบริษัทคนไทย

ในแง่ของแนวโน้มในการจดทะเบียนทำธุรกิจของบริษัทที่ให้บริการงานโลจิสติกส์ในประเทศไทยพบว่าการขยายตัวอย่างมากในช่วงปี 2530 ถึง 2540 โดยมีบริษัทที่จดทะเบียนในช่วงนี้ถึง 118 บริษัท คิดเป็นสัดส่วนถึงร้อยละ 54.8 ของบริษัททั้งหมดที่ยังดำเนินการอยู่ในปัจจุบัน ทั้งนี้เป็นการจดทะเบียนบริษัทของคนไทยจำนวน 73 บริษัท และบริษัทต่างประเทศ จำนวน 45 บริษัท ซึ่งเป็นที่น่าสังเกตว่าในช่วงดังกล่าวนี้มีมูลค่าทุนจดทะเบียนราว 6,270 ล้านบาท คิดเป็นสัดส่วนถึงร้อยละ 82.6 ของทุนจดทะเบียนทั้งหมดในปัจจุบัน และจะพบว่าในภายหลังจากช่วงดังกล่าวต่อมาจนถึงปัจจุบันมีการขยายตัวเพิ่มขึ้นในแง่ของจำนวนบริษัทผู้ให้บริการงานด้านโลจิสติกส์โดยเฉพาะในช่วงปี 2543 ถึง 2545 แต่อย่างไรก็ตาม จะพบว่ามูลค่าจดทะเบียนน้อยมากเมื่อเทียบกับช่วงยุคขยายตัวก่อนหน้านี้

#### 4.3 จำนวนหน่วยธุรกิจโลจิสติกส์ แบ่งตามกลุ่มงานที่มีการให้บริการ

งานโลจิสติกส์ทางธุรกิจมีองค์ประกอบสำคัญๆ ที่บริษัทต่างๆ นิยมว่าจ้างผู้ให้บริการงานโลจิสติกส์ภายนอกเพื่อดำเนินการแทน หรือที่เรียกว่า “Logistics Outsourcing” ในประเทศไทยขณะนี้ มีอยู่ด้วยกัน 4 กลุ่มงานหลัก ซึ่งได้แก่

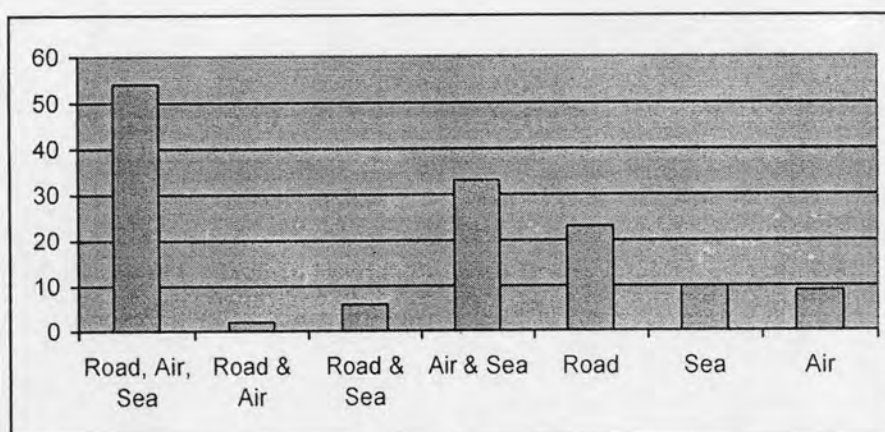
1. การขนส่งสินค้า (Freight Transportation and Forwarding)
2. การจัดเก็บ ดูแลและบริหารคลังสินค้า และการติดสลากหรือบรรจุภัณฑ์ (Warehousing /Inventory Management and Packaging)
3. การให้บริการพิธีการต่างๆ ที่เกี่ยวกับงานโลจิสติกส์ (Non-Asset Based Logistics Services)
4. การให้บริการงานด้านเทคโนโลยีสารสนเทศและงานที่ปรึกษาด้านโลจิสติกส์ (Information and Communication Technology/Consulting)

โดยในกลุ่มแรกจะครอบคลุมงานโลจิสติกส์ที่เกี่ยวข้องกับการให้บริการด้านการขนส่งสินค้าทั้งภายในและส่งออกภายนอกประเทศ ผ่านช่องทางในการขนส่งต่างๆ ทั้งทางถนน ทางทะเล และทางอากาศ เป็นสำคัญ ในกลุ่มที่ 2 จะหมายถึงงานโลจิสติกส์ที่เกี่ยวข้องกับการให้บริการด้านการจัดเก็บ การบริหารสินค้าคงคลัง การกระจายสินค้าและการติดสลากหรือบรรจุภัณฑ์ในคลังสินค้า เป็นสำคัญ ในกลุ่มงานที่ 3 หมายถึงงานโลจิสติกส์ที่จะครอบคลุมงานพิธีการ หรืองานเอกสารต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับ

การนำเข้าหรือส่งออกสินค้า พิธีการศุลกากรหรือ สรรพากร และในกลุ่มที่ 4 จะหมายรวมถึงงานโลจิสติกส์ที่เกี่ยวข้องกับการให้บริการเสริม เช่น ด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ และการให้คำปรึกษาด้านโลจิสติกส์ โดยจากข้อมูลที่รวบรวมพบว่ามีสถานภาพในการให้บริการดังต่อไปนี้

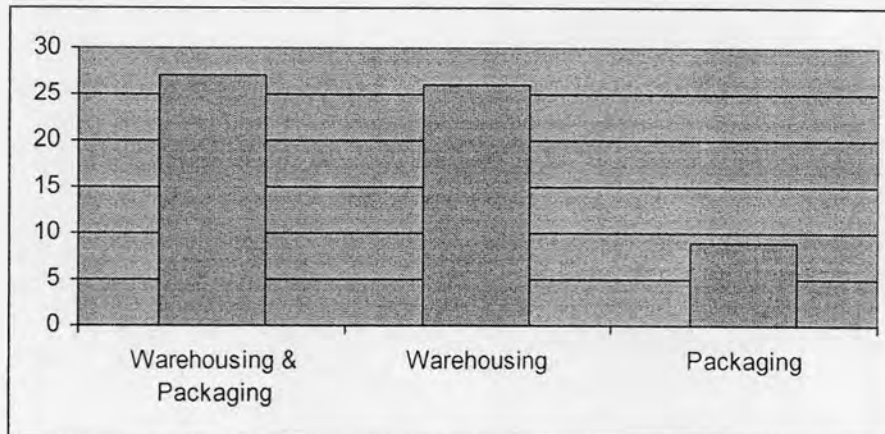
บริษัทที่มีงานบริการในกลุ่มที่ 1 มีอยู่จำนวน 134 ราย แบ่งเป็นผู้ให้บริการขนส่งครบทั้งทางถนน ทางทะเลและทางอากาศ จำนวน 51 ราย ผู้ให้บริการขนส่งเฉพาะทางถนนและทางอากาศ จำนวน 2 ราย ผู้ให้บริการขนส่งเฉพาะทางถนนและทางทะเล จำนวน 6 ราย ผู้ให้บริการขนส่งเฉพาะทางอากาศและทางทะเลจำนวน 33 ราย ส่วนผู้ให้บริการที่สามารถให้บริการเฉพาะการขนส่งทางถนนมีจำนวน 23 ราย เฉพาะการขนส่งทางทะเลมีจำนวน 10 ราย และเฉพาะการขนส่งทางอากาศมีจำนวน 9 ราย

รูปที่ 4.5 สัดส่วนงานบริการในกลุ่ม Freight Transportation and Forwarding



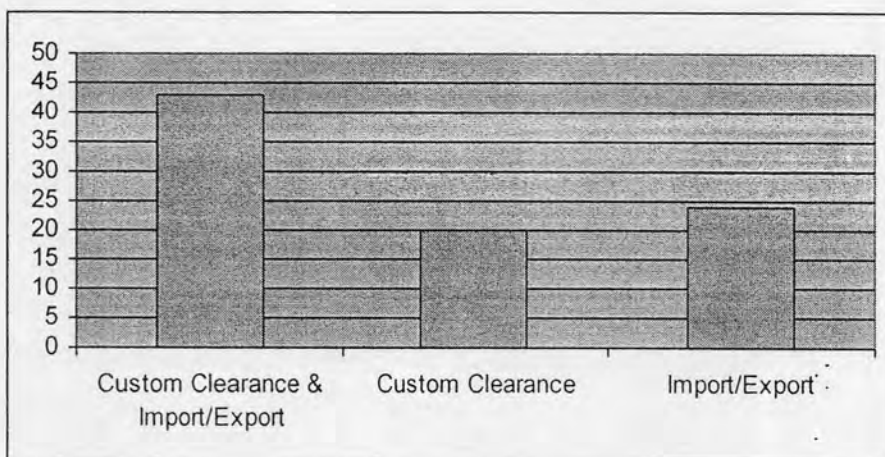
ส่วนบริษัทที่มีงานบริการในกลุ่มที่ 2 มีจำนวนทั้งสิ้น 62 บริษัท จำแนกเป็นผู้ให้บริการทั้งทางด้านการจัดเก็บ การบริหารสินค้าคงคลัง การกระจายสินค้าและติดสลากหรือบรรจุภัณฑ์ในคลังสินค้าจำนวน 27 ราย ผู้ให้บริการเฉพาะงานด้านการจัดเก็บ การบริหารสินค้าคงคลัง การกระจายสินค้าจำนวน 26 ราย และเฉพาะงานด้านการติดสลากหรือบรรจุภัณฑ์จำนวน 9 ราย

รูปที่ 4.6 สัดส่วนงานบริการในกลุ่ม Warehousing/Inventory Management and Packaging



บริษัทที่มีงานบริการในกลุ่มที่ 3 มีจำนวนทั้งสิ้น 87 บริษัท แบ่งเป็นผู้ให้บริการทั้งทางด้านพิธีการศุลกากร (Custom Service) และการนำเข้าและส่งออกสินค้า (Import and Export) จำนวน 43 ราย ผู้ให้บริการเฉพาะงานด้านพิธีการศุลกากรมีจำนวน 20 ราย และผู้ให้บริการเฉพาะงานด้านการนำเข้าและส่งออกสินค้ามีจำนวน 24 ราย

รูปที่ 4.7 สัดส่วนงานบริการในกลุ่ม Non-Asset Based Logistics Services

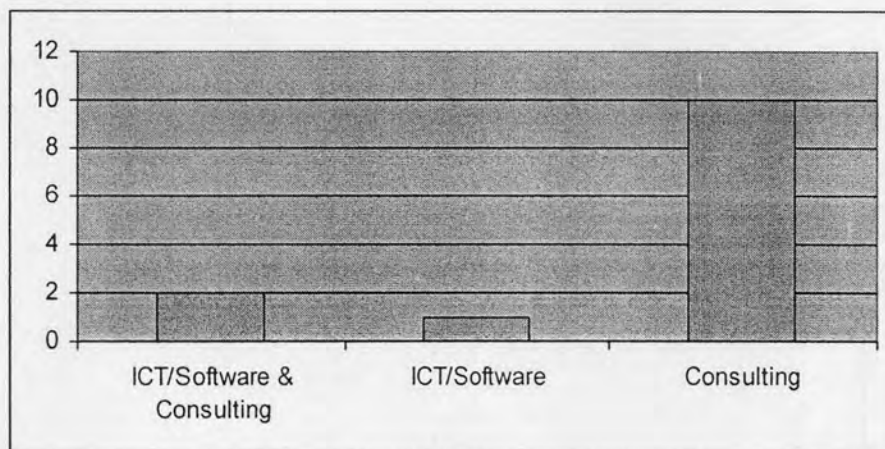


บริษัทที่มีงานบริการในกลุ่มที่ 4 ซึ่งเป็นกลุ่มสุดท้ายมีจำนวนทั้งสิ้น 13 ราย แบ่งเป็นผู้ให้บริการงานด้านเทคโนโลยีสารสนเทศและงานที่ปรึกษาด้านโลจิสติกส์จำนวน 2 ราย ผู้ให้บริการ



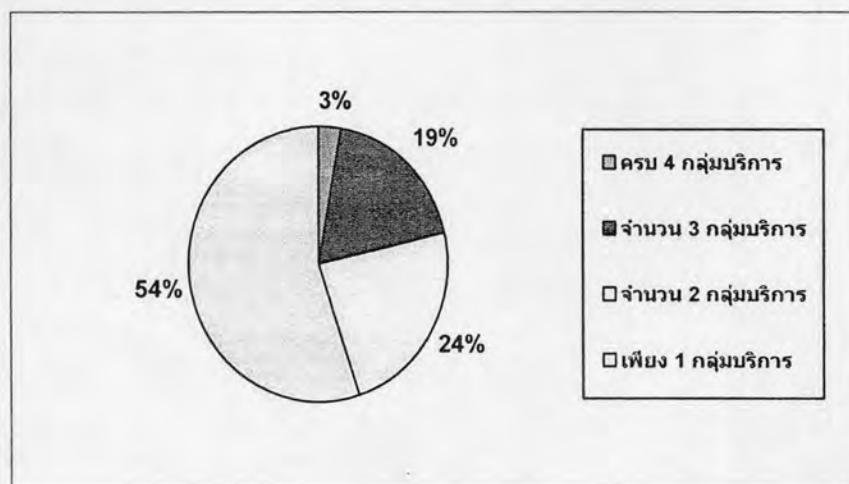
เฉพาะงานด้านเทคโนโลยีสารสนเทศจำนวน 1 ราย และผู้ให้บริการเฉพาะงานที่ปรึกษาโลจิสติกส์จำนวน 10 ราย

รูปที่ 4.8 สัดส่วนงานบริการในกลุ่ม Information and Communication Technology /Consulting



ในภาพรวมทั้งหมดที่มีบริษัทที่สามารถให้บริการงานโลจิสติกส์ครบทั้ง 4 กลุ่ม มีจำนวนเพียง 6 บริษัท คิดเป็นสัดส่วนเพียงร้อยละ 2.79 มีจำนวนบริษัทที่สามารถให้บริการได้อย่างน้อย 3 กลุ่มงานโลจิสติกส์ จำนวน 40 ราย คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 18.60 มีจำนวนบริษัทที่สามารถให้บริการงานโลจิสติกส์ได้อย่างน้อย 2 กลุ่มงาน จำนวน 51 บริษัท คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 23.72 และที่เหลือ 118 บริษัท สามารถให้บริการงานโลจิสติกส์ในกลุ่มงานเดียว คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 54.88

รูปที่ 4.9 สัดส่วนบริษัทที่สามารถให้บริการที่ครอบคลุมงานโลจิสติกส์ในกลุ่มงานบริการทั้ง 4 กลุ่ม



ในสภาพการของศักยภาพในการให้บริการในกลุ่มงานต่างๆ พบว่าผู้ประกอบการในประเทศไทยยังขาดศักยภาพในการให้บริการที่ครอบคลุมในงานกลุ่มที่ 4 โดยจะเห็นได้ว่าจำนวนบริษัทที่สามารถให้บริการงานโลจิสติกส์ได้อย่างน้อย 3 กลุ่มงาน ล้วนแล้วแต่ขาดการให้บริการงานในกลุ่มที่ 4 ไป ซึ่งเป็นกลุ่มงานบริการทางโลจิสติกส์ที่จำเป็นจะต้องมีการลงทุนสูงในด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ และบุคลากรผู้มีความรู้ความชำนาญในการให้คำปรึกษาหรือหาวิธีการที่ดีที่สุดให้กับผู้ใช้บริการของบริษัท เมื่อวิเคราะห์ในจำนวนบริษัทที่สามารถให้บริการอย่างน้อย 2 กลุ่มงาน พบว่ามีการกระจุกตัวในการให้บริการในกลุ่มที่ 1 และ 3 มากถึง 35 บริษัท และงานกลุ่มที่ 1 และ 2 มีจำนวนเพียง 14 บริษัท เท่านั้น ซึ่งสะท้อนความเป็นจริงในสภาพปัจจุบันที่บริษัทส่วนใหญ่ในอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ของไทยเน้นให้บริการด้านการขนส่งสินค้าต่างๆ หรือ "Freight Transportation" และงาน "Freight Forwarding" ควบคู่ไปกับการให้บริการงานด้านพิธีการศุลกากร "Custom Clearance" และงานนำเข้าและส่งออกสินค้า "Import and Export" เป็นหลัก

#### 4.4 นโยบายสนับสนุนของภาครัฐที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาธุรกิจโลจิสติกส์ไทยในอนาคต

รัฐบาลไทยได้ให้ความสำคัญอย่างจริงจังในการที่จะพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของไทยให้มีศักยภาพมากขึ้นและสามารถที่จะแข่งขันกับต่างชาติได้ ซึ่งทางสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ และสำนักวิเคราะห์โครงการการลงทุนภาครัฐ ได้ร่างกรอบยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของไทยขึ้น โดยมีวิสัยทัศน์ในการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ที่ได้มาตรฐานสากลเพื่อสนับสนุนการเป็นศูนย์กลางทางธุรกิจและการค้าของภูมิภาคอินโดจีน เป้าหมายหลักคือ เพื่อผลักดันการดำเนินงานด้านโลจิสติกส์ใน 3 ด้าน ดังนี้

1. การตอบสนองต่อการให้บริการที่รวดเร็ว (Responsiveness)
2. การให้บริการโลจิสติกส์ด้วยต้นทุนที่ต่ำ (Cost Efficiency)
3. การให้บริการโลจิสติกส์ที่มีความน่าเชื่อถือและปลอดภัย (Reliability and Security)

โดยหลักการในการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์นั้นมีเป้าหมายเพื่อยกระดับการบริหารจัดการโลจิสติกส์ไปสู่ระดับ World Class Logistics Management ซึ่งจะต้องมีการปรับเปลี่ยนในระดับปฏิบัติ (Change Management) และจะต้องยึดความต้องการของผู้ใช้บริการเป็นที่ตั้ง จึงมีการกำหนด 6 ยุทธศาสตร์หลักขึ้นมา คือ

1. โครงสร้างพื้นฐาน
  - ยกระดับประสิทธิภาพการให้บริการที่ช่องทางการค้าหลัก และพัฒนาช่องทางการค้าที่มีศักยภาพเป็นเครือข่ายระดับสากล

- พัฒนาระบบเครือข่ายเชื่อมโยงศูนย์รวบรวมและกระจายสินค้า (hub and Spokes) ภายในประเทศให้มีคุณภาพได้มาตรฐานและใช้ประโยชน์สูงสุด
  - พัฒนาเส้นทางขนส่งและโลจิสติกส์ระดับภูมิภาค บนเส้นทางการค้าหลักเชื่อมโยงในประเทศกับภูมิภาค (Regional Transport and Logistics Corridor)
2. ระบบการเชื่อมโยงข้อมูลและฐานข้อมูล
- พัฒนาระบบการเชื่อมโยงข้อมูลระหว่างหน่วยงานภาครัฐ เอกชน และผู้ให้บริการ
  - ส่งเสริมให้มีการประยุกต์ใช้เทคโนโลยีสารสนเทศในการทำธุรกิจ
  - สนับสนุนให้มีการพัฒนาระบบฐานข้อมูลเพื่อการวางแผนด้านโลจิสติกส์ทั้งในระดับประเทศและระดับกิจการ
3. ความสามารถในการบริหารจัดการโลจิสติกส์ (Capacity Building)
- ส่งเสริมการผลิตบุคลากรด้านโลจิสติกส์ที่มีคุณภาพให้เพียงพอต่อความต้องการของตลาดแรงงาน
  - พัฒนาความสามารถของบุคลากรด้านโลจิสติกส์ ทั้งในระดับบริหารและระดับปฏิบัติการ ให้เป็นมืออาชีพ
  - พัฒนาระบบมาตรฐานด้านการจัดการโลจิสติกส์
4. ธุรกิจให้บริการโลจิสติกส์ (Logistics Service Providers)
- ส่งเสริมธุรกิจให้บริการโลจิสติกส์
  - พัฒนามาตรฐานการให้บริการของผู้ให้บริการโลจิสติกส์
  - สนับสนุนให้ผู้ประกอบการธุรกิจ SMEs หันมาใช้บริการ Outsource ของผู้ให้บริการ โลจิสติกส์
5. การเชื่อมโยงทางการค้ากับภูมิภาค
- พัฒนาระบบอำนวยความสะดวกทางการค้าผ่านชายแดน (Trade and Transit Facilitation)
  - ส่งเสริมให้มีการสร้างมาตรฐานระบบอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่งร่วมกันในภูมิภาค
6. กฎหมาย ข้อบังคับ นโยบาย และกระบวนการให้บริการของรัฐ
- พัฒนากฎหมาย/ระเบียบเพื่อสนับสนุนกิจกรรมโลจิสติกส์อย่างมีประสิทธิภาพและได้มาตรฐานสากล
  - ผลักดันการบังคับใช้กฎหมายเพื่อสนับสนุนธุรกรรมอิเล็กทรอนิกส์

- ปรับปรุงกระบวนการให้บริการของรัฐ (Back and Front Office) ให้มีมาตรฐานระดับสากล

## โครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์

### เป้าประสงค์

- ยกย่องท่าเรือให้เป็นศูนย์กลางการขนส่งทางทะเลในภูมิภาคอินโดจีน
- ลดค่าใช้จ่ายและระยะเวลาที่ใช้ในการขนส่งสินค้า/บริการโดยรวม รวมถึงความตรงต่อเวลา

### กลยุทธ์หลัก ได้แก่

1. ยกย่องประสิทธิภาพการให้บริการที่ช่องทางการค้าหลัก และพัฒนาช่องทางการค้าที่มีศักยภาพ เป็นเครือข่ายระดับสากล (Global Destination Network)
  - พัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ทั้งในด้านสิ่งอำนวยความสะดวก และการให้บริการให้ได้มาตรฐานสากล และมุ่งสู่การเป็นท่าเรือระดับโลก (World Class Seaport)
  - พัฒนาท่าเรือน้ำลึกที่มีศักยภาพ เพื่อรองรับการขยายการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศในอนาคต
  - พัฒนาระบบสิ่งอำนวยความสะดวกโดยเฉพาะระบบจัดเก็บสินค้า/คลังสินค้าที่ทำอากาศยานนานาชาติ เพื่อรองรับการเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์
2. พัฒนาระบบเครือข่ายเชื่อมโยงศูนย์รวบรวมและกระจายสินค้า (Hub and Spokes) ภายในประเทศให้มีคุณภาพมาตรฐาน และสามารถใช้ประโยชน์สูงสุด
  - ส่งเสริมให้มีการพัฒนาศูนย์รวบรวมและกระจายสินค้าตามจุดยุทธศาสตร์การขนส่งสินค้าในภาคต่าง ๆ ของประเทศ
  - ก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง (Motorway) เชื่อมโยงทั่วประเทศ
  - ส่งเสริมระบบขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multi-Modal) ร่วมกับการใช้รูปแบบการขนส่งสินค้าและพลังงานต้นทุนต่ำที่สำคัญให้มากขึ้น (Modal Shift) เช่น การขนส่งทางราง ทางน้ำ และการใช้ก๊าซ NGV
  - ส่งเสริมให้มีการใช้งานระบบขนส่งทางท่ออย่างมีประสิทธิภาพมากขึ้น
3. พัฒนาเส้นทางขนส่งและโลจิสติกส์ระดับภูมิภาค บนเส้นทางการค้าหลักเชื่อมโยงในประเทศกับภูมิภาค (Regional Transport and Logistics Corridor)
  - พัฒนาและรักษามาตรฐานการให้บริการ (Service) และสิ่งอำนวยความสะดวก (Facility) ตามเส้นทาง Economic Corridor

- พัฒนาระบบคมนาคม ณ จุดเชื่อมต่อที่สำคัญต่างๆ ระหว่างด่านชายแดน และประเทศเพื่อนบ้าน

ตัวชี้วัด ได้แก่

- ค่าใช้จ่ายในการขนส่งโดยรวมต่อ GDP ลดลง/ระยะเวลาในการขนส่งลดลง/ปริมาณการใช้พลังงานในภาคขนส่งลดลง/ปริมาณการใช้พลังงานทดแทนเพิ่มขึ้น
- อันดับคุณภาพโครงสร้างพื้นฐาน คุณภาพการให้บริการ และศักยภาพของท่าเรือหลักดีขึ้น

### การพัฒนาระบบการเชื่อมโยงข้อมูลและฐานข้อมูล

เป้าประสงค์

- ระบบข้อมูลเพื่อการนำเข้าและส่งออกของภาครัฐเชื่อมโยงเป็นระบบเดียวกันและสามารถเชื่อมต่อกับเอกชน และผู้ให้บริการ
- การวางแผนและลงทุนเพื่อพัฒนาโลจิสติกส์มีความสอดคล้องกับข้อเท็จจริงของประเทศมากขึ้น

กลยุทธ์หลัก ได้แก่

1. พัฒนากฎหมาย/ระเบียบเพื่อสนับสนุนกิจกรรมโลจิสติกส์อย่างมีประสิทธิภาพและได้มาตรฐานสากล
  - พัฒนาระบบ e-Logistics ให้สามารถเชื่อมโยงได้ทั้งภาครัฐ เอกชน และผู้ให้บริการ และให้สามารถตรวจสอบที่มาของสินค้าได้
  - พัฒนาระบบ Single Window Entry ให้เป็นศูนย์กลางของระบบให้บริการเพื่อการนำเข้า-ส่งออก
2. ส่งเสริมให้มีการประยุกต์ใช้เทคโนโลยีสารสนเทศในการทำธุรกิจ
  - ส่งเสริมการค้าผ่านช่องทางอิเล็กทรอนิกส์ต่างๆ ส่งเสริมกฎหมายรองรับ เพื่อให้ประเทศไทย (E-Commerce Transaction) ร่วมไปกับการสามารถพัฒนาไปสู่ระบบการการค้าสมัยใหม่
  - ส่งเสริมให้นำ IT มาใช้ในการบริหารจัดการภาคธุรกิจ
3. สนับสนุนให้มีการพัฒนาระบบฐานข้อมูลเพื่อการวางแผนด้านโลจิสติกส์
  - พัฒนาระบบฐานข้อมูลด้านโลจิสติกส์ให้สอดคล้องกับมาตรฐานการประเมินวัดประสิทธิภาพและประสิทธิผลที่ได้รับการยอมรับในระดับสากล

ตัวชี้วัด ได้แก่

- จำนวนหน่วยงานที่เชื่อมโยงและแลกเปลี่ยนข้อมูลกับระบบ

- จำนวนผู้ที่เข้ามาติดต่อกับภาครัฐโดยผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์/จำนวนผู้ใช้ช่องทาง การตลาด e-Commerce เพิ่มขึ้น
- ข้อมูลเกี่ยวกับรูปแบบการเคลื่อนย้ายสินค้า

### การพัฒนาความสามารถในการบริหารจัดการโลจิสติกส์ (Capacity Building)

#### เป้าประสงค์

- ภาครัฐกิจตลอดห่วงโซ่อุปทานสามารถบริหารจัดการงานด้านโลจิสติกส์ได้อย่างมี ประสิทธิภาพ

#### กลยุทธ์หลัก ได้แก่

1. ส่งเสริมการผลิตบุคลากรด้านโลจิสติกส์ที่มีคุณภาพให้เพียงพอต่อความต้องการของ ตลาดแรงงาน
  - สนับสนุนการผลิตบุคลากรด้านโลจิสติกส์ ทั้งในระดับอาชีววะ/อุดมศึกษาและในระดับผู้ ฝึกสอน ให้มีมาตรฐานและเพียงพอ รวมทั้งมีการจัดอบรมหลักสูตรระยะสั้น
  - จัดหลักสูตรการเรียนการสอนด้านโลจิสติกส์ให้มีมาตรฐานและทันสมัย
  - ส่งเสริมความร่วมมือระหว่างภาครัฐกิจและภาคการศึกษา และหน่วยงานวิจัยในการทำ วิจัยและพัฒนาองค์ความรู้ด้านโลจิสติกส์เชิงลึก
2. พัฒนาความสามารถของบุคลากรด้านโลจิสติกส์ทั้งในระดับบริหารและระดับปฏิบัติการให้ เป็นมืออาชีพ
  - ส่งเสริมให้ผู้ประกอบการประยุกต์ใช้แนวความคิดการจัดการโลจิสติกส์ตลอดห่วงโซ่อุปทาน
  - ส่งเสริมให้มีการพัฒนาบุคลากรในสถานประกอบการ
3. พัฒนาระบบมาตรฐานด้านการจัดการโลจิสติกส์
  - จัดทำวิธีการจัดการที่ดีที่สุด (Best Practices) เพื่อให้ผู้ประกอบการสามารถนำไป เปรียบเทียบและประยุกต์ใช้ได้จริง
  - จัดทำมาตรฐานวิชาชีพหรือมาตรฐานฝีมือแรงงานด้านโลจิสติกส์

#### ตัวชี้วัด ได้แก่

- จำนวนบุคลากรที่จบหลักสูตรการศึกษา/การฝึกอบรมด้านโลจิสติกส์ที่ได้มาตรฐาน
- จำนวนบุคลากรในสถานประกอบการที่รับผิดชอบงานด้านโลจิสติกส์โดยตรงเพิ่มขึ้น
- ระบบต้นแบบของการจัดการด้านโลจิสติกส์ที่มีประสิทธิภาพ

### การพัฒนาธุรกิจให้บริการโลจิสติกส์ (Logistics Service Providers)

### เป้าประสงค์

- มีผู้ให้บริการโลจิสติกส์ที่มีคุณภาพและศักยภาพสูงสามารถแข่งขันในระดับสากลได้  
กลยุทธ์หลัก ได้แก่

1. ส่งเสริมธุรกิจผู้ให้บริการโลจิสติกส์
  - กำหนดมาตรการจูงใจให้มีการลงทุน เช่น การส่งเสริมการลงทุน การจัดให้มีมาตรการทางการเงินและการคลัง เพื่อสนับสนุนการดำเนินงานของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ของไทย
  - พัฒนานโยบายรองรับธุรกิจให้บริการโลจิสติกส์
2. พัฒนามาตรฐานการให้บริการของผู้ให้บริการโลจิสติกส์
  - พัฒนาศักยภาพผู้ให้บริการโลจิสติกส์ทั้งภาครัฐและเอกชน ให้สามารถขยายขอบเขตการให้บริการในทางที่มีมูลค่าเพิ่มสูงขึ้น (High Value-Added)
  - ส่งเสริมให้มีเครือข่ายทางธุรกิจระหว่าง LSPs เพื่อให้เกิดการลดต้นทุนจากการใช้ทรัพยากรร่วมกัน (Cost sharing) และการแลกเปลี่ยน/ถ่ายทอดองค์ความรู้ (Knowledge Transfer)
3. สนับสนุนให้ผู้ประกอบการธุรกิจโดยเฉพาะ SMEs หันมาใช้บริการ outsourcing ของผู้ให้บริการโลจิสติกส์
  - ส่งเสริมให้ SMEs มีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับธุรกิจให้บริการโลจิสติกส์
  - ส่งเสริมให้มีการรวมกลุ่มของ SMEs เพื่อใช้บริการด้านโลจิสติกส์

ตัวชี้วัด ได้แก่

- อัตราการขยายตัวของจำนวนผู้ให้บริการโลจิสติกส์ของไทยเพิ่มขึ้น
- ผลตอบแทนต่อการลงทุนของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ของไทยมีระดับสูงขึ้น
- จำนวนผู้ประกอบการของไทยที่ใช้บริการ outsourcing โลจิสติกส์เพิ่มขึ้น

### การเชื่อมโยงทางการค้ากับภูมิภาค

#### เป้าประสงค์

- การเติบโตของการค้าระหว่างไทยกับประเทศในภูมิภาคอาเซียน (ASEAN)

กลยุทธ์หลัก ได้แก่

1. พัฒนาระบบอำนวยความสะดวกทางการค้าฝ่ายชายแดน (Trade and Transit Facilitation)
  - ผลักดันการดำเนินงาน Single Stop Inspection ร่วมกับประเทศเพื่อนบ้าน
  - ส่งเสริมให้เกิดการพัฒนา ระบบโลจิสติกส์ (Logistics Facility) ร่วมกันกับประเทศเพื่อนบ้าน

2. ส่งเสริมให้มีการสร้างมาตรฐานระบบอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่งร่วมกันในภูมิภาค
  - สนับสนุนให้มีการปรับรูปแบบเอกสารรวมถึงเอกสารอิเล็กทรอนิกส์ที่ใช้ในการนำเข้าและส่งออกที่เป็นรูปแบบเดียวกันของประเทศในภูมิภาค
  - ร่วมมือกับประเทศเพื่อนบ้านผลักดันให้มีการใช้มาตรฐานเกี่ยวกับสินค้า/บริการร่วมกันในภูมิภาค

ตัวชี้วัด ได้แก่

- ปริมาณสินค้า (TEUs) สินค้าระหว่างไทยกับประเทศในภูมิภาคอาเซียนเพิ่มขึ้น
- ระยะเวลาในการขนส่งสินค้าผ่านชายแดนลดลง

### **กฎหมาย ข้อบังคับ นโยบาย และกระบวนการให้บริการของหน่วยงานรัฐ**

เป้าประสงค์

- มีกฎหมาย ข้อบังคับ นโยบาย ที่สนับสนุนกิจกรรมโลจิสติกส์
- บริการของหน่วยงานรัฐทางด้านโลจิสติกส์มีมาตรฐานเทียบเท่าสากล

กลยุทธ์หลัก ได้แก่

1. พัฒนากฎหมาย/ระเบียบ เพื่อสนับสนุนกิจกรรมโลจิสติกส์อย่างมีประสิทธิภาพและได้มาตรฐานสากล
  - พัฒนากฎหมาย/ระเบียบด้านการขนส่ง ทั้งทางบก ทางน้ำ และทางอากาศ รวมทั้งให้มีการปรับปรุงระเบียบกระทรวงการคลังที่เกี่ยวกับพิธีการทางศุลกากร
  - พัฒนากฎหมายรองรับธุรกิจให้บริการโลจิสติกส์
2. ผลักดันการบังคับใช้กฎหมาย เพื่อสนับสนุนธุรกรรมอิเล็กทรอนิกส์
  - เร่งรัดการออกกฎหมายลำดับรองภายใต้พรบ.ว่าด้วยธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ ปีพ.ศ. 2544 เพื่อรองรับการทำธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์
3. ปรับปรุงกระบวนการให้บริการของหน่วยงานภาครัฐ (Back and Front Office) ให้มีมาตรฐานระดับสากล
  - เร่งรัดให้หน่วยงานภาครัฐปรับปรุงกระบวนการ (re-process) ในการให้บริการโดยเฉพาะกระบวนการนำเข้า-ส่งออก
  - กำหนดมาตรฐานการให้บริการที่สอดคล้องกับระดับสากล เช่น การประกันเวลาของรัฐที่เกี่ยวข้องกับการนำเข้า-ส่งออก

ตัวชี้วัด ได้แก่



- มีกฎหมาย ข้อบังคับ นโยบาย ที่สนับสนุนกิจกรรมโลจิสติกส์
- จำนวนขั้นตอนและระยะเวลาที่ใช้ในกระบวนการให้บริการของรัฐลดลง มีการประกันเวลา ความพึงพอใจของผู้ใช้บริการอยู่ในระดับดีมาก

### ผลที่คาดว่าจะได้รับจากการกำหนดยุทธศาสตร์หลัก (ประมาณการเบื้องต้น)

#### 1. โครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์

- ท่าเรือ LBC เป็น World Class Seaport ได้ โดยคาดว่าจะมีปริมาณสินค้าผ่านท่าเรือมากไม่ต่ำกว่าอันดับที่ 20 ของโลกและจะมีอัตราการขนส่งสินค้าไม่ต่ำกว่า 30 ตู้/ชั่วโมง
- ท่าเรือปากบารา สามารถรองรับตู้คอนเทนเนอร์ได้ถึง 303,948 TEUs ในปี 2553 และลดเวลาของสายการบินเรือหลักเข้ามารับสินค้าที่ปากบาราเหลือเพียง 6 ชม.
- ประหยัดพลังงานได้ประมาณ 35% จาก Modal Shift การขนส่งตู้คอนเทนเนอร์ และต้นทุนการขนส่งของผู้ประกอบได้ถึง 2-3 เท่า
- รองรับการแข่งขันสินค้าภายในประเทศในปี 2552 ประมาณ 650 ล้านบาท และลดต้นทุนการขนส่งสินค้าสำคัญได้ไม่ต่ำกว่า 22%

#### 2. ระบบเชื่อมโยงข้อมูล และฐานข้อมูล

- ลดต้นทุนด้านโลจิสติกส์ อย่างน้อย 0.5% ของมูลค่าสินค้านำเข้า-ส่งออก หรือไม่ต่ำกว่า 28,500 ล้านบาทต่อปี
- ลดเวลาการดำเนินงานของผู้นำเข้า-ส่งออก จากเดิม 8-10 วัน เหลือ 1-3 วัน
- ความสามารถในการตรวจสอบที่มาของสินค้า โดยเฉพาะสินค้าส่งออกหลักของประเทศ

#### 3. ความสามารถบริหารจัดการ

- ในระยะ 5 ปี จะมีผู้จบการศึกษาด้านโลจิสติกส์ ทั้งในระดับป.เอก ป.โท ป.ตรี และต่ำกว่าป.ตรี รวมไม่ต่ำกว่า 1,000 คน และอบรมบุคลากรในภาคอุตสาหกรรมและบุคลากรทั่วไปประมาณ 1,000 คน/ภูมิภาค รวมทั้งมีอาจารย์ผู้ฝึกสอนสถาบันละ 5 คน
- มีงานวิจัยและบทความวิชาการประมาณ 200 รายการ ภายใน 5 ปี
- มี Best practices ด้านโลจิสติกส์ อย่างน้อย 4 กลุ่มอุตสาหกรรม และจะมีผู้ประกอบการที่ใช้ประมาณ 1,000 ราย

#### 4. ธุรกิจผู้ให้บริการด้านโลจิสติกส์

- ลดต้นทุนด้านการขนส่งและคลังสินค้าในภาคธุรกิจได้ถึง 15-20% และลดระยะเวลาการส่งสินค้าถึงมือผู้บริโภคได้ถึง 10-20% จากการ outsource งานด้านโลจิสติกส์แก่ LSPs
- LSPs สามารถลดต้นทุนจากการให้บริการลูกค้าหลายรายได้ประมาณ 10-15% และเพิ่มมูลค่าให้ธุรกิจ LSPs ของประเทศ

#### 5. การเชื่อมโยงกับภูมิภาค

- ลดเวลา ณ จุดตรวจได้ครึ่งหนึ่ง

#### 6. กฎหมาย ระเบียบกระบวนการให้บริการ

- ความสามารถในการการประกันเวลาส่งออกสินค้าไป จากเดิมประมาณ 20 วัน เหลือ 8 วัน
- ลดต้นทุนการตรวจสอบสินค้าผัก/ผลไม้ในแต่ละ lot โดยการผ่านระบบ GAP