

## บทที่ 3

### โลจิสติกส์

#### เค้าโครงเรื่อง

ปัจจุบันปัจจัยสิ่งแวดล้อมที่ส่งผลกระทบการแข่งขันทางธุรกิจได้เปลี่ยนแปลงไปจากเดิม ประเทศไทยไม่สามารถพึ่งพิงเพียงแรงงานราคาถูกหรือทรัพยากรธรรมชาติที่เคยมีอยู่ อย่างมากนายอีกต่อไป ผู้ประกอบการไทยจำเป็นต้องให้ความสำคัญกับการสร้างมูลค่าเพิ่ม ให้กับสินค้าและบริการ เพื่อตอบสนองความพึงพอใจของผู้บริโภค ซึ่งมีความซับซ้อนมากขึ้น อาจอาศัยการสร้างนวัตกรรมในผลิตภัณฑ์หรือการสร้างตราสินค้าให้กับผลิตภัณฑ์ ดังนั้นเมื่อกล่าวในการแข่งขันได้เปลี่ยนไป การบริหารจัดการ โลจิสติกส์ซึ่งแต่เดิมเคยถูกจัดว่าเป็นเพียงกิจกรรมสนับสนุนการดำเนินงานทางธุรกิจ ได้เริ่มนิยมความสำคัญมากขึ้น เนื่องจากการบริหารจัดการ โลจิสติกส์ที่ดี ไม่เพียงแต่สามารถตอบสนองความต้องการลูกค้า ที่เปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็ว ข้างสามารถสร้างความได้เปรียบในการแข่งขัน โดยการลดต้นทุน นอกจากนี้ ยังสร้างมูลค่าเพิ่ม ให้กับสินค้าและบริการอีกด้วย

#### สาระสำคัญ

1. การบริหารจัดการ โลจิสติกส์
2. การบริหารห่วงโซ่อุปทาน
3. องค์ประกอบ
4. ความสำคัญ
5. ปัญหา
6. ความจำเป็น
7. พัฒนาระบบ โลจิสติกส์
8. ลำดับเหตุการณ์การจัดทำยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบ โลจิสติกส์
9. แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบ โลจิสติกส์ของประเทศไทย พ.ศ. 2550 – 2554
10. ความคืบหน้าการดำเนินงานตามแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบ โลจิสติกส์
11. ข้อเสนอแนะการพัฒนาระบบ โลจิสติกส์ประเทศไทย

12. การผลักดันร่างค่านิรโทษพัฒนาระบบโลจิสติกส์

13. ความเคลื่อนไหวสำคัญของโลจิสติกส์โลก

### จุดประสงค์ของการเรียนรู้

ปัจจุบันประเทศไทยต้องเผชิญกับภาระการแย่งช�งในยุคโลกาภิวัตน์ ธุรกิจการค้าในประเทศและต่างประเทศประสบปัญหาการขาดประสิทธิภาพของระบบต่างๆ และไม่สามารถตอบสนองลูกค้าได้เต็มที่และสร้างความพึงพอใจแก่ลูกค้าสูงสุด การบริหารจัดการโลจิสติกส์จึงมีบทบาทสำคัญยิ่ง วันที่ 27 กุมภาพันธ์ 2550 อดีตคณะกรรมการตระหนักรู้ได้ลงมติเห็นชอบแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย พ.ศ. 2550 – 2554 ดังนี้เพื่อให้นักศึกษามีการเรียนรู้ มีความเข้าใจเกี่ยวกับโลจิสติกส์ ในบทนี้ได้อย่างเนื้อหาโลจิสติกส์เริ่มต้น คือ ความหมาย ความสำคัญ ปัญหา แผนยุทธศาสตร์พัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย พ.ศ. 2550 – 2554 ความคืบหน้าการดำเนินงานและความเคลื่อนไหวสำคัญของโลจิสติกส์โลก

### ความนำ

โลจิสติกส์มีความสำคัญกับการพัฒนาเศรษฐกิจไทย ได้เพิ่มศักยภาพการแย่งช�ง ประยัดดตันทุน ลดระยะเวลาดำเนินกระบวนการผลิต สนับสนุนเปิดเสรีทางการค้าและเพิ่มประสิทธิภาพและประสิทธิผลด้านการจัดการซัพพลายเชน (Supply Chain) ธุกรรมเศรษฐกิจ เป็นต้น

ยุทธศาสตร์การพัฒนาโลจิสติกส์ของไทย เป็นส่วนหนึ่งของการพัฒนาขีดความสามารถในการแย่งช�งของประเทศไทยโดยเกิดขึ้นภายใต้สถานการณ์ความเปลี่ยนแปลงในด้านเศรษฐกิจและการค้าที่สำคัญหลายประการ ทั้งจากภายในและภายนอกประเทศไทย เช่น แนวโน้มการค้าโลก การเคลื่อนไหวเชิงยุทธศาสตร์ของประเทศในภูมิภาค สถานการณ์ราคาน้ำมัน รวมทั้งการดำเนินการปรับโครงสร้างเศรษฐกิจของประเทศไทย โดยมีการเริ่มผลักดันยุทธศาสตร์ไปสู่การปฏิบัติตามตั้งแต่ปี 2546 โดยมีการทำแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย พ.ศ. 2549 – 2553 ที่มีความชัดเจนและสมบูรณ์ ซึ่งผ่านความเห็นชอบของคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคม

แห่งชาติ เมื่อวันที่ 17 เมษายน 2549 และต่อมาได้ปรับปรุงเป็นบุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย พ.ศ. 2550 – 2554 ซึ่งได้รับความเห็นชอบจากอดีตคณะกรรมการบริหารฯ เมื่อวันที่ 27 กุมภาพันธ์ 2550 โดยมีสาระสำคัญจำแนกเป็น 5 ประเด็นบุทธศาสตร์ ได้แก่

1. การปรับปรุงประสิทธิภาพระบบโลจิสติกส์ในภาคการผลิต
2. การเพิ่มประสิทธิภาพระบบขนส่งและโลจิสติกส์
3. การพัฒนาธุรกิจโลจิสติกส์
4. การปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้า
5. การพัฒนากำลังคุณและกลไกการขับเคลื่อนบุทธศาสตร์

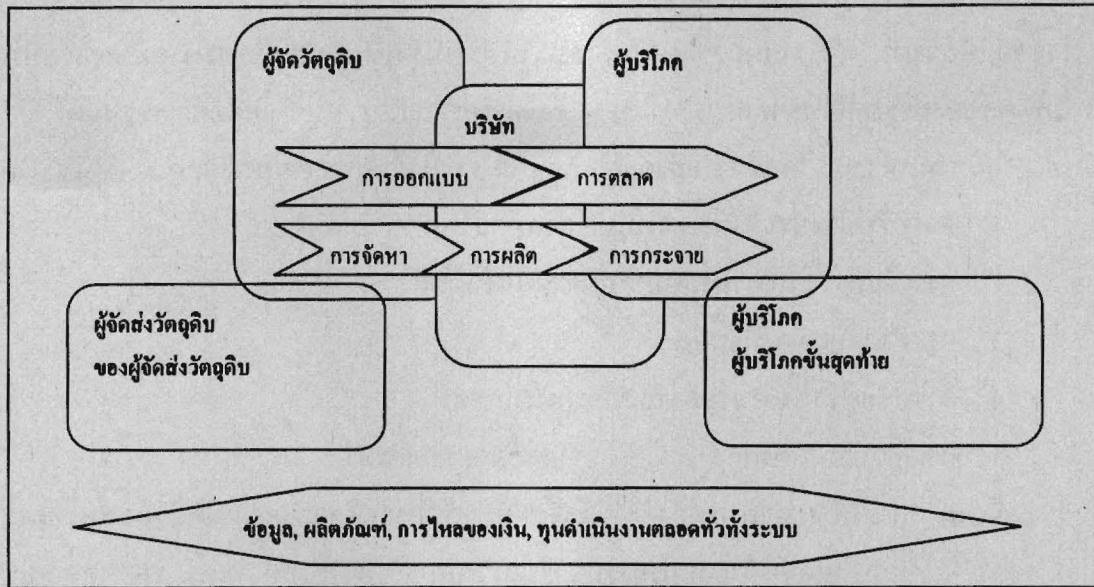
นิยาม การให้ความหมายของคำว่า โลจิสติกส์หรือการบริหารจัดการ โลจิสติกส์หรือการบริหารการรับ–ส่งและคุ้มครองสินค้าและบริการนั้น ในวงวิชาการยังมีการให้ความหมายอยู่หลายแนวแต่ที่เป็นที่ยอมรับมากที่สุดในระดับสากลคือการนิยามของ Council of Logistics Management ดังนี้

### การบริหารจัดการโลจิสติกส์

เป็นกระบวนการการทำงานต่างๆที่เกี่ยวข้องกับการวางแผน การดำเนินการและการควบคุมการทำงานขององค์กร รวมทั้งการบริหารจัดการข้อมูลและธุกรรมทางการเงินที่เกี่ยวข้อง ให้เกิดการเคลื่อนย้าย การจัดเก็บ การรวบรวม การกระจายสินค้า วัตถุคุณ ชั้นส่วนประกอบและการบริการให้มีประสิทธิภาพและประสิทธิผลสูงสุด โดยคำนึงถึงความต้องการและความพึงพอใจของลูกค้าเป็นสำคัญ ทั้งนี้ในปัจจุบันถือการบริหารจัดการ โลจิสติกส์เป็นกระบวนการยกระดับในการจัดการสินค้าและบริการตลอดสายของโซ่อุปทาน (Supply Chain Management)

### การบริหารห่วงโซ่อุปทาน

การบริหารห่วงโซ่อุปทาน (Supply Chain Management) การประสานการทำงานอย่างเป็นระบบของกิจกรรมด้านเดิมทางธุรกิจ (Traditional Business Functions) ทั้งภายในบริษัทเดียวกันและระหว่างบริษัทภายนอกในห่วงโซ่อุปทาน เพื่อพัฒนาการทำงานของทั้งบริษัทและห่วงโซ่อุปทานโดยรวมในระยะยาว (รูปที่ 3.1)



**รูปที่ 3.1**  
**องค์ประกอบโดยรวมของการจัดการโซ่อุปทาน**

องค์ประกอบ<sup>1</sup> จากนิยามการบริหารจัดการโลจิสติกส์อาจขยายความได้ว่า การบริหารจัดการโลจิสติกส์มีความเกี่ยวข้องกับบุคคลตั้งแต่ผู้ผลิต วัสดุดิบ โรงงานแปรรูป ผู้ค้าส่ง ผู้ค้าปลีก จนถึงผู้บริโภค ในขณะที่ทางค้านักกรรมนั้นมีหลากหลายทั้งที่เป็นกิจกรรมหลัก ได้แก่ การขนส่ง การบริหารสินค้าคงคลัง การสั่งซื้อ การบริหารข้อมูลและกิจกรรมการเงินที่เกี่ยวข้อง กิจกรรมเสริม ได้แก่ การบริหารคลังสินค้า การคูแปลสินค้า การจัดซื้อ การบรรจุหีบห่อ รวมถึงการบริหารความต้องการของลูกค้า

นอกจากนี้จากกิจกรรมที่เกี่ยวข้องโดยตรงในกระบวนการโลจิสติกส์ดังกล่าวข้างต้นแล้ว กระบวนการของระบบโลจิสติกส์เกิดขึ้นผ่านธุรกิจให้บริการนำส่งสินค้า บริการผ่านรูปแบบขนส่งต่างๆ โดยมีผู้ให้บริการธุรกิจเฉพาะค้า (Service Provider) ของแต่ละกิจกรรมเป็นกลไกขับเคลื่อน มีโครงสร้างพื้นฐานของระบบคือเครือข่ายการขนส่ง การคมนาคมสื่อสารข้อมูลและการเงิน มีปัจจัยกำกับและสนับสนุนคือกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องและขอบเขตมีความครอบคลุมทั้ง

<sup>1</sup> Economic and Social Commission for Asia and the Pacific, Transport and Communication Bulletin for Asia and the Pacific, United Nations, 2001.

ภาครัฐและเอกชน ทั้งระดับห้องถินในประเทศไทยถึงระดับโลก ทั้งหมดนี้เพื่อนำไปสู่การสร้างความพอใช้สูงสุดกับลูกค้า โดยการบริหารจัดการที่มีประสิทธิภาพ

ความสำคัญ การบริหารจัดการโลจิสติกส์ในยุคของโลกาภิวัฒน์ (Globalization) ที่การค้าระหว่างประเทศมีการเติบโตอย่างรวดเร็ว สถานกับแนวโน้มของนโยบายการทำข้อตกลง Free Trade Agreement ของหลายประเทศรวมทั้งประเทศไทย ยังทำให้การพัฒนาการจัดการโลจิสติกส์ทั้งในระดับประเทศและระดับผู้ประกอบการเป็นปัจจัยสำคัญประการหนึ่งในการพัฒนาความสามารถในการแข่งขันของประเทศไทย เนื่องจากประเทศไทยมีการจัดการโลจิสติกส์ที่ดี จะทำให้มีต้นทุนโลจิสติกส์ต่ำ ส่งผลให้สินค้าของประเทศไทยนั้นๆ ได้เปรียบทางด้านราคาอย่างมาก ความสำคัญของการบริหารจัดการโลจิสติกส์มีดังนี้

1. ทำให้ธุรกิจปรับตัวองรับการเปลี่ยนแปลงเปิดเสรีการค้า และสามารถเพิ่มกิจกรรมสำคัญในการสนับสนุนการขายสินค้าและบริการ
2. เสริมสร้างอำนาจแข่งขันของธุรกิจเข้าด้วยกัน ให้เกิดการประสานงานกันอย่างต่อเนื่อง ในการสร้างความพึงพอใจสูงสุดแก่ลูกค้า
3. ช่วยให้ธุรกิจเกิดประสิทธิภาพและประสิทธิผลในกระบวนการด้านโลจิสติกส์และจัดการการบริหารห่วงโซ่อุปทาน (Supply Chain)
4. ช่วยเพิ่มอรรถประโยชน์ด้านเวลาและสถานที่สำหรับลูกค้า เมื่อต้องการบริโภคหรือนำไปใช้ผลิตด้วยต้นทุนที่ธุรกิจกำหนดไว้
5. สามารถนำเทคโนโลยีสารสนเทศและระบบสื่อสารมาประยุกต์ใช้เพื่อช่วยลดระยะเวลาดำเนินการในขั้นตอนต่างๆ ของกระบวนการผลิต ไปจนถึงมือผู้บริโภคและชั้นปลาย เออร์ที่มีประสิทธิภาพมากขึ้น

## ปัญหาการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ประเทศไทย<sup>2</sup>

ระดับการพัฒนาโลจิสติกส์ไทยยังอยู่ในยุคเริ่มต้น กล่าวคือ อยู่ในขั้นระหว่างการพัฒนาจากช่วง Physical Distribution ไปสู่ชั้น Internality Integrated Logistics และมีปัจจัยพื้นฐานโลจิสติกส์ยังไม่เดิม

<sup>2</sup> <http://www.bts.gov>

1. เกิดจากการไม่มีนโยบายโลจิสติกส์ที่ชัดเจนและไม่มีการผลักดันนโยบาย ทำให้การทำงานของหน่วยงานเป็นลักษณะต่างคนต่างทำ ขาดการประสานงานระหว่างหน่วยงาน จึงทำให้ขาดการเชื่อมต่อระบบโครงสร้างพื้นฐานที่มีประสิทธิภาพส่งผลให้ไม่สามารถใช้ทรัพยากรที่มีอยู่ได้อย่างเต็มที่

2. ขาดหน่วยงานรับผิดชอบโลจิสติกส์โดยตรง ในภาพรวมทำให้กิจกรรมสำคัญบางกิจกรรมขาดหน่วยงานดูแล เช่น การพัฒนาข้อมูลโลจิสติกส์หรือบางกิจกรรมมีการผลักดันอย่างล่าช้า เช่น การปรับปรุงกฎหมาย เป็นต้น

3. ปัจจัยขับเคลื่อนระบบโลจิสติกส์ที่ได้รับความสนใจและพัฒนาในปัจจุบันยังกระชุก ตัวอยู่ในระบบการขนส่งหลักก่อให้เกิดความล่าช้าผ่านกับการขาดความต่อเนื่องด้านนโยบาย

ตัวอย่างหนึ่งของความพยายามในการปรับปรุงกระบวนการด้านการขนส่งของภาครัฐคือ การแต่งตั้งคณะกรรมการการขนส่งต่อเนื่องหลาบรูปแบบแห่งชาติ (คณะกรรมการ MTO) เมื่อวันที่ 14 ธันวาคม 2536 เพื่อทำหน้าที่เป็นองค์กรหลักในการพัฒนาส่งเสริมและสนับสนุนให้ระบบการขนส่งและผู้ดำเนินการขนส่งต่อเนื่องหลาบรูปแบบที่มีประสิทธิภาพ และสอดคล้องกับมาตรฐานสากล โดยมีอีดิตรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมเป็นประธาน การทำงานของคณะกรรมการชุดนี้ประกอบด้วยหลายหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ซึ่งจะส่งผลให้สามารถวิเคราะห์ ปัญหาในภาพรวมและวางแผนการทำงานของหน่วยงานต่างๆ สอดคล้องไปในทิศทางเดียวกัน อย่างไรก็ตามในทางปฏิบัติผู้แทนจากแต่ละหน่วยงานมีข้อจำกัดด้านเวลา จึงมีการจัดประชุมโดย เดลียีปีละ 1 ครั้ง ทำให้การดำเนินการศึกษาและผลักดันนโยบายต่างๆ เป็นไปด้วยความล่าช้า ผ่านกับการขาดความต่อเนื่องด้านนโยบายเมื่อเปลี่ยนผู้ดำรงตำแหน่งรัฐมนตรี ดังนั้นจนถึง ปัจจุบัน ถึงแม้ว่าจะมีการจัดตั้งองค์กรในการด้านต่างๆ แต่มีผลงานที่เป็นรูปธรรมเพียงผล การศึกษาเพื่อขัดทำแผนยุทธศาสตร์ภาพรวมเมื่อปี 2544 เท่านั้น ต่อมาได้ปรับปรุงแผนยุทธศาสตร์ จนกระทั่งวันที่ 27 กุมภาพันธ์ 2550 อีดิตรัฐมนตรีมีมติเห็นชอบให้ดำเนินการแก้ปัญหาโลจิสติกส์ตามแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย พ.ศ. 2550 – 2554

4. ในอดีตไม่มีนโยบายโลจิสติกส์ที่ชัดเจนและไม่มีการวางแผนเพื่อแก้ปัญหาในภาพรวม หลายหน่วยงานมีความพยายามในการวางแผนเพื่อแก้ปัญหาด้านโลจิสติกส์ แต่เนื่องจากโลจิสติกส์เป็นประเด็นที่เกี่ยวข้องกับหลายหน่วยงาน ทำให้ความพยายามของแต่ละหน่วยงานมักเป็นแผนเฉพาะส่วน ไม่เป็นบูรณาการ และมักไม่ได้เกิดจากความร่วมมือของทุกฝ่าย

## ความจำเป็นต้องพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย

ความจำเป็น ปัจจุบันแนวโน้มการเปลี่ยนขั้นที่เข้มข้นเนื่องมาจากการแสวงหาภัยวัฒน์ (Globalization) ที่มีการเปิดเสรีทางการค้ามากขึ้น ผลักดันให้ภาคธุรกิจต้องยกระดับความสามารถในการดำเนินธุรกิจในทุกวิถีทางที่เป็นไปได้ ทั้งการลดต้นทุนธุรกิจและสร้างมูลค่าเพิ่มใหม่ๆ เช่น อยู่ก้าวของการบริหารจัดการกระบวนการนำส่งสินค้าและบริการจากผู้ผลิตถึงผู้บริโภคตลอดห่วงโซ่อุปทาน (Supply Chain) หรือการบริหารจัดการโลจิสติกส์ ซึ่งเป็นเป้าหมายสำคัญที่ผู้ประกอบการสามารถใช้เป็นแหล่งที่มาของความได้เปรียบในการเปลี่ยนทั้งในระดับธุรกิจและระดับประเทศ

แม้ว่าตลาดระดับสองปีที่ผ่านมา หน่วยงานและองค์กรต่างๆ ของไทยทั้งภาครัฐ ภาคเอกชน สถาบันวิชาการและสื่อสารมวลชน ได้แสดงออกถึงความตื่นตัวและความพยายามร่วมกันในการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของไทย แต่จากการศึกษาพบรวมข้อมูลและวิเคราะห์ถึงสถานภาพของระบบโลจิสติกส์ไทยในปัจจุบัน พบว่าประสิทธิภาพการจัดการโลจิสติกส์ของไทยต่ำกว่าประเทศคู่ค้า ทั้งนี้เนื่องมาจากการแสวงหาเศรษฐกิจการค้าโลก และปัจจัยทางเศรษฐกิจภายในประเทศ กล่าวคือ

แนวโน้มราคาน้ำมันที่ผุ่งสูงขึ้นอย่างต่อเนื่องผูกกับการที่กิจกรรมการขนส่งสินค้าของไทย ร้อยละ 88 ใช้รถบรรทุกซึ่งเป็นรูปแบบที่มีต้นทุนการใช้พลังงานสูง ทำให้เป็นภาระต้นทุนกับภาคธุรกิจและภาระทางการคลังกับภาครัฐเกิดเป็นความจำเป็นที่จะต้องทบทวนรูปแบบการขนส่งหลักของประเทศอย่างจริงจัง การกีดกันทางการค้าของประเทศพัฒนาที่มีต่อสินค้าจากประเทศกำลังพัฒนาโดยไม่ตاردการที่มิใช่ภาษี (Non-Tariff Barriers) ทำให้เกิดความจำเป็นในการปรับปรุงประสิทธิภาพของการเคลื่อนย้ายและตรวจสอบแหล่งที่มาของสินค้าและการปรับปรุงประสิทธิภาพการอำนวยความสะดวกทางการค้าและโลจิสติกส์

การก่อการร้ายระหว่างประเทศนำไปสู่ความจำเป็นในการเข้มงวดกับมาตรการด้านความปลอดภัยของการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ การคุกคามจากบริษัทข้ามชาติในเกือบทุกสาขาธุรกิจ โดยอาศัยข้อได้เปรียบจากการบริหารระบบโลจิสติกส์ที่ดีกว่าส่วนใหญ่ของประเทศ โดยตรงต่อภาคธุรกิจท้องถิ่นทั้งรายใหญ่และรายย่อย นอกจากนั้นการที่รัฐบาลมีนโยบายสนับสนุนการปรับโครงสร้างเศรษฐกิจภายในประเทศ ซึ่งนำไปสู่การสนับสนุนการพัฒนาพื้นที่สำหรับเฉพาะกลุ่ม อุตสาหกรรมหรือการสร้างชุมชนเศรษฐกิจใหม่ เป็นปัจจัยสนับสนุนให้จำเป็นต้องให้ความสำคัญกับการพัฒนาระบบโลจิสติกส์มากยิ่งขึ้น

อย่างไรก็ตามนอกเหนือจากปัจจัยผลักดันดังกล่าวข้างต้นแล้ว ในขณะนี้ภาครัฐและภาคเอกชนได้ตระหนักร่วมกับกิจกรรมการพัฒนาประสิทธิภาพระบบโลจิสติกส์เป็นกุญแจสำคัญ อันหนึ่งที่ชักนำให้การปรับปรุงประสิทธิภาพของธุรกิจตลอดห่วงโซ่อุปทาน (Supply Chain Optimization) สามารถเป็นจริงได้จะนำไปสู่การสร้างขีดความสามารถในการแข่งขันของ อุตสาหกรรมทั้งสาขาได้ในที่สุด

## กิจกรรมที่ 1

1. ให้อธิบายความหมายการบริหารจัดการโลจิสติกส์และการบริหารห่วงโซ่อุปทาน
2. ความสำคัญของโลจิสติกส์มีอะไรบ้าง
3. ปัญหาการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย มีอะไรบ้าง

## พัฒนาระบบโลจิสติกส์<sup>3</sup>

เพื่อให้สามารถเปรียบเทียบและวางแผนการพัฒนาโลจิสติกส์ของประเทศอย่างเป็นระบบ สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ได้ทำการศึกษาวิเคราะห์ระดับ การพัฒนาของโลจิสติกส์จากเอกสารและกรณีศึกษาของประเทศต่างๆ ซึ่งสามารถสรุประดับการ พัฒนาโลจิสติกส์ออกเป็น 4 ระดับ โดยมีลักษณะดังต่อไปนี้

1. Physical Distribution คือให้ความสำคัญกับการขนส่งสินค้าไปสู่ผู้บริโภคโดย ครอบคลุมกิจกรรม เช่น การขนส่ง การเก็บสินค้า การจัดการวัสดุและการบรรจุหินห่อเพื่อป้องกัน ความสูญเสียระหว่างการขนส่ง อาจมีการใช้เทคโนโลยีสารสนเทศในแต่ละกิจกรรมและมีความ เข้าใจการจัดการสินค้าเฉพาะส่วนเท่านั้น พัฒนาการในระดับนี้ ยังไม่มุ่งเน้นการลดต้นทุนในส่วน ที่เป็นสินค้าคงคลังที่เป็นวัตถุคิดและสินค้าระหว่างการผลิต

2. Internally Integrated Logistics เป็นการพัฒนาที่ผนวกร่วมเข้ากิจกรรมโลจิสติกส์ที่ เกิดขึ้นก่อนกระบวนการผลิต เช่น การจัดซื้อวัตถุคิด และจัดซื้อสินค้า รวมถึงการจัดการสินค้าคง คลังมาเป็นการเพิ่มความเร็วในกระบวนการทั้งหมด ณ ระดับการพัฒนานี้ มีการเชื่อมโยงการจัดการ

<sup>3</sup> Bureau of Transportation Statistic and U.S census Bureau Transportation 2002 Commodity Flow Survey, 2002, Economic Census, December 2003.

ภายในบริษัทตั้งแต่การจัดซื้อวัสดุคงเหลือส่งถึงผู้บริโภค ประสิทธิภาพและต้นทุนการขนส่งใน Mode เป็นสิ่งจำเป็นในการพัฒนาในขั้นนี้และต้องมีการใช้ IT/Software จัดการกิจกรรมทั้งระบบ เช่น ERP (Enterprise Resource Planning) และเข้าใจการจัดการสินค้าภายในบริษัททั้งระบบ

3. Externally Integrated Logistics มีการเชื่อมโยงระหว่างบริษัทดọc Supply Chain ใน การพัฒนาการขั้นนี้บริษัทสามารถใช้ทุกรูปแบบการขนส่งอย่างมีประสิทธิภาพ เนื่องจากมีการ เชื่อมต่อระหว่างรูปแบบการขนส่ง (Mode) ที่ดี เช่น การมีจุดบนถ่ายที่มีมาตรฐาน มีระบบ IT ที่ สามารถเชื่อมโยงข้อมูลระหว่างบริษัท เช่น EDI นั่นคือมีการใช้ผู้ชำนาญการด้านโลจิสติกส์ ซึ่งคือ ผู้ให้บริการโลจิสติกส์เฉพาะด้าน เช่น 3PLC (Third Party Logistics Provider)

4. Global Logistics Management เป็นความตื่นตัวจากบริษัทข้ามชาติ ผู้ซึ่งเชื่อมต่อ กับ ปัญหา karma โลกในประเทศที่ตั้งต้องอยู่ ดังนั้น จึงเริ่มทำแหล่งจัดซื้อที่ถูกกว่าในต่างประเทศ แนวโน้มของการเป็นนานาชาติ (Internationalization) นี้ ต้องการการจัดการระบบการเคลื่อนย้าย สินค้าที่ซับซ้อนมากขึ้น ลักษณะของพัฒนาการขั้นนี้คือ การจัดซื้อวัสดุคงเหลือและจัดส่งสินค้า ครอบคลุมแหล่งวัสดุทั่วโลก ด้านการขนส่ง การเชื่อมต่อระหว่าง Mode การขนส่งระหว่าง ประเทศมีประสิทธิภาพ เช่น การจัดหาท่าเรือ ขั้นตอนการส่งสินค้าชายแดน ให้ความสำคัญกับ ผลกระทบของการขนส่งต่อสิ่งแวดล้อมและ Security ด้านการขนส่ง ด้าน IT มีระบบเชื่อมโยง เครือข่ายภายในและระหว่างประเทศและมีการพัฒนาผู้ให้บริการโลจิสติกส์ระหว่างประเทศและ ครบวงจร เช่น 4PLC (Forth Party Logistics Provider)

## ลำดับเหตุการณ์การจัดทำยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์

วันที่ 20 มกราคม 2546	รัฐบาลโดยคณะกรรมการพัฒนาเชิดความสามารถในการแบ่งขั้นของประเทศ (กพช) ได้กำหนดวิสัยทัศน์การพัฒนาประเทศไทยออกเป็นฝั่ง 7 ประการที่แสดงถึงภาวะเศรษฐกิจและสังคมที่ควรจะเป็นของไทย และสำนักคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช) ได้นำมาผลักดันไปสู่การปฏิบัติด้วยการกำหนดเป็นประเด็นยุทธศาสตร์ที่สำคัญ ซึ่งเพิ่มในประเด็นเหล่านี้คือการดับประสิทธิภาพการบริหารจัดการระบบโลจิสติกส์
วันที่ 3 ตุลาคม 2546	ที่ประชุม กพช ครั้งที่ 3/2546 ให้ความเห็นชอบตามข้อเสนอให้มีการศึกษาและจัดทำกรอบยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของไทย ไปสู่มาตรฐานระดับโลก (Global Logistics Management) เพื่อขับกระดับความสามารถในการแบ่งขั้นของประเทศ รวมทั้งกำหนดดำเนินการเชิงยุทธศาสตร์ให้ไทยเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์เพื่อสนับสนุนกิจกรรมการค้าของภูมิภาคอินโดจีน
วันที่ 9 พฤษภาคม 2547	ครม. มีมติเห็นชอบในหลักการ ต่อเป้าหมายและยุทธศาสตร์การขับกระดับโลจิสติกส์ไทยที่ สศช. เสนอและให้ส่วนราชการต่างๆ ไปจัดทำรายละเอียดแผนการดำเนินงานต่างๆ (Roadmap) ที่เกี่ยวข้องโดยให้มีรายละเอียดที่ชัดเจนเกี่ยวกับลำดับกิจกรรม ระยะเวลาดำเนินงาน งบประมาณในแต่ละปี รวมถึงการปรับปรุงกฎระเบียบและข้อกฎหมายที่เกี่ยวข้องแล้วส่งให้ สศช. นูรณาการข้อมูลดังกล่าวและประมาณจัดทำเป็น “แผนแม่บทการพัฒนาระบบโลจิสติกส์” เพื่อนำเสนอ ครม. ตามขั้นตอน
วันที่ 11 มกราคม 2548	ครม. มีมติเห็นชอบให้โลจิสติกส์และโครงสร้างพื้นฐานเป็นยุทธศาสตร์ภายใต้ยุทธศาสตร์การปรับโครงสร้างเศรษฐกิจและสังคมระยะ 4 ปี (พ.ศ. 2548 – 2551) และต่อมาในการแถลงนโยบายต่อรัฐสภาในระหว่างวันที่ 23 – 25 มีนาคม 2548 รัฐบาลกำหนดให้การพัฒนาระบบโลจิสติกส์เป็นนโยบายสำคัญที่จะต้องเร่งดำเนินการ รวมทั้งได้กำหนดเป็นยุทธศาสตร์สำคัญภายใต้ยุทธศาสตร์การปรับโครงสร้างเศรษฐกิจให้สมดุลและ



	โครงการนำร่องสำหรับการผลักดันให้เกิดการพัฒนาอย่างเป็นรูปธรรม โดยมีนิติให้จัดทีมงานภาคเอกชนในการทำหน้าที่ประสานความร่วมมือ กับ สศช. ในร่างดำเนินการศึกษาและรวบรวมข้อมูลปริมาณสินค้า เพื่อ ประกอบการจัดทำข้อเสนอแนะรายสินค้า ได้แก่ ข้าว น้ำตาล มัน สำปะหลัง ยางพาราและเหล็ก
วันที่ 15 กุมภาพันธ์ 2550	สศช. นำเสนอแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ พ.ศ. 2550 – 2554 และแผนปฏิบัติการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ ระยะเร่งด่วนปี 2550 ใน การประชุมร่วมระหว่างอดีตนายกรัฐมนตรีกับภาคเอกชน ครั้งที่ 1/2550 เพื่อพิจารณา โดยที่ประชุมให้ความเห็นชอบยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ และแผนปฏิบัติการระยะเร่งด่วน รวมทั้งเห็นชอบการ จัดตั้งกรรมการ โลจิสติกส์แห่งชาติเพื่อขับเคลื่อนยุทธศาสตร์
วันที่ 27 กุมภาพันธ์ 2550	คณะกรรมการรัฐมนตรีมีมติเห็นชอบแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ พ.ศ. 2550 – 2554 ตามที่ สศช. เสนอ โดยมีภาระของแผนยุทธศาสตร์ ดังนี้

#### แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย<sup>4</sup>

ความสำเร็จของแผนยุทธศาสตร์ฉบับนี้ เกิดจากการดำเนินงานของสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) ร่วมกับหน่วยงานภาครัฐบาลและเอกชนที่เกี่ยวข้องตลอดช่วง 3 ปีที่ผ่านมา นับตั้งแต่ได้มีการจุดประกายในการพัฒนาโลจิสติกส์ ขึ้นมาเป็นระยะแห่งชาติเมื่อปลายปี 2546 เนื่องจากกระบวนการจัดทำยุทธศาสตร์เปิดโอกาสให้ทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้องได้มีส่วนร่วมกับหน่วยงานต่างๆ ทั้งภาครัฐและเอกชน ในที่สุดได้มีความพยายามผลักดันให้มีการนำยุทธศาสตร์ไปสู่การปฏิบัติเพื่อให้เกิดผลเป็นรูปธรรม

แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย พ.ศ. 2550–2554 สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติได้ร่วมกับหลายหน่วยงานปรับปรุงเนื้อหาจาก ครอบยุทธศาสตร์ ทั้งนี้เพื่อให้สอดคล้องกับปัจจัยทางเศรษฐกิจสังคมทั้งในประเทศและระหว่างประเทศที่เปลี่ยนแปลงไป แล้วนำเสนอให้คณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ให้ความเห็นชอบเมื่อวันที่ 17 เมษายน 2549 จากนั้นสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจ

<sup>4</sup> Office of the National Economic and Social Development Board

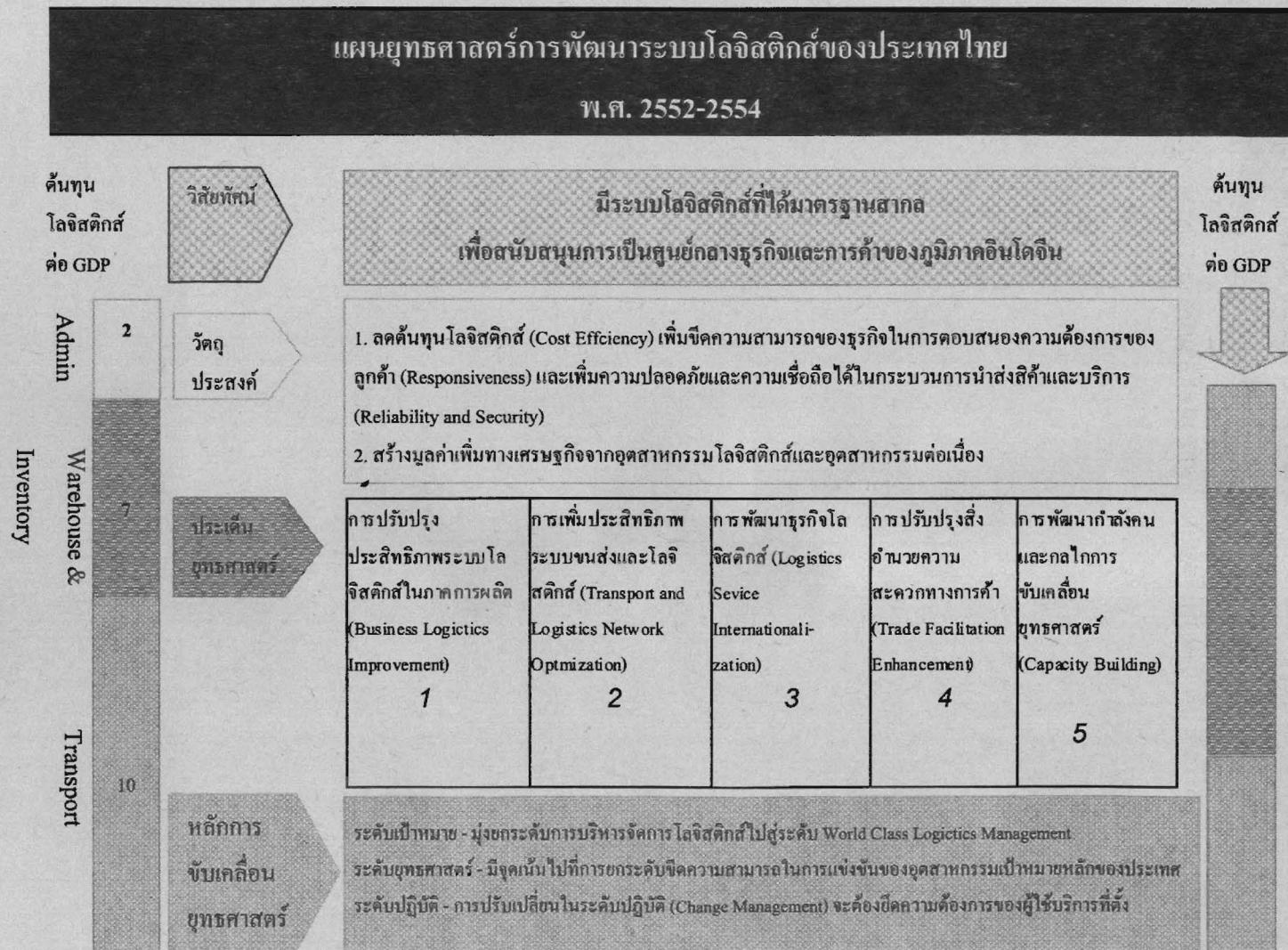
และสังคมแห่งชาติได้ปรับปรุงรายละเอียดบางประการและนำเสนอ ซึ่งได้รับความเห็นชอบจากที่ประชุมระหว่างอดีตนายกรัฐมนตรีกับภาคเอกชน ครั้งที่ 1/2550 เมื่อวันที่ 15 กุมภาพันธ์ 2550 และอดีตคณะกรรมการบริหารให้ความเห็นชอบแผนยุทธศาสตร์ตามติ่งที่ประชุมดังกล่าวเมื่อวันที่ 27 กุมภาพันธ์ 2550

## แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย

140

รูปที่ 3.2

แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย



# ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย

## (พ.ศ. 2550-2554)

### วิสัยทัศน์

มีระบบโลจิสติกส์ที่ได้มาตรฐานสากล (World Class Logistics) เพื่อสนับสนุนการเป็นศูนย์กลางธุรกิจและการค้าของภูมิภาคอาเซียน

### วัตถุประสงค์หลัก

- เพิ่มประสิทธิภาพการอำนวยความสะดวกในการขนส่งทางการค้า ซึ่งจะนำไปสู่การลดต้นทุนโลจิสติกส์ (Cost Efficiency) เพิ่มขีดความสามารถของธุรกิจในการตอบสนองความต้องการของลูกค้า (Responsiveness) และเพิ่มความปลอดภัยและความเชื่อถือได้ในกระบวนการนำส่งสินค้าและบริการ (Reliability and Security)
- สร้างมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจจากอุตสาหกรรมโลจิสติกส์และอุตสาหกรรมต่อเนื่อง

### เป้าหมาย

ลดต้นทุนโลจิสติกส์/GDP จากประมาณร้อยละ 19 ในปี 2548 ให้เหลือร้อยละ 16 ในปี 2554

### ประเด็นยุทธศาสตร์ (Strategic Agenda)

- การปรับปรุงประสิทธิภาพระบบโลจิสติกส์ในภาคการผลิต (Business Logistics Improvement)
- การเพิ่มประสิทธิภาพระบบขนส่งและโลจิสติกส์ (Transport and Logistics Network Optimization)
- การพัฒนาธุรกิจโลจิสติกส์ (Logistics Service Internationalization)
- การปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้า (Trade Facilitation Enhancement)
- การพัฒนากำลังคนและกลไกการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ (Capacity Building)

# ยุทธศาสตร์การปรับปรุงประสิทธิภาพระบบโลจิสติกส์ในภาคการผลิต

## เป้าประสงค์

ธุรกิจในสาขาอุตสาหกรรมยุทธศาสตร์มีการบริหารจัดการระบบโลจิสติกส์ที่มีประสิทธิภาพและสามารถตรวจสอบได้ตลอดห่วงโซ่อุปทาน

## เจ้าภาพยุทธศาสตร์

กระทรวงเกษตรและสหกรณ์/กระทรวงอุตสาหกรรม/กระทรวงพาณิชย์/  
กระทรวงวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี/กระทรวงเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร/สำนักงาน  
คณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

## กลยุทธ์หลัก

1. ส่งเสริมให้สถานประกอบการทั้งในภาคเกษตร อุตสาหกรรมและบริการมีการ  
ประยุกต์ใช้เทคนิคการบริหารจัดการโลจิสติกส์ที่ทันสมัย ทั้งโดยการสร้างความรู้ความเข้าใจ  
เกี่ยวกับศักยภาพของการยกระดับประสิทธิภาพการบริหารโลจิสติกส์ให้กับเจ้าของกิจการ การ  
สนับสนุนให้มีการประยุกต์ใช้วิธีการบริหารที่ดีที่สุดของธุรกิจ (Best Practice) การประยุกต์ใช้  
เทคโนโลยีสารสนเทศหรือซอฟแวร์ด้านการบริหารจัดการโลจิสติกส์และการขนส่งในสถาน  
ประกอบการ รวมทั้งการใช้บริการของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ (Outsourcing)

### KPIs

- ต้นทุนโลจิสติกส์ของสถานประกอบการลดลง
- ความสามารถในการตอบสนองความต้องการของลูกค้า (ตัวอย่าง รวดเร็ว ตรง  
ตามความต้องการ) เพิ่มสูงขึ้น
- จำนวนสถานประกอบการที่มีการใช้บริการผู้ให้บริการโลจิสติกส์ (Logistics  
Service Provider: LSPs) เพิ่มขึ้น หรือมูลค่าการใช้บริการเพิ่มขึ้น
- ผู้ประกอบการมีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับความสำคัญเรื่องโลจิสติกส์และการใช้  
บริการโลจิสติกส์เพิ่มขึ้น

2. สนับสนุนการพัฒนาระบบการบริหารจัดการโลจิสติกส์ที่เชื่อมโยงถึงกันตลอดห่วง  
โซ่อุปทานเพื่อให้เกิดประสิทธิภาพสูงสุด (Supply Chain Optimization) และสามารถตรวจสอบ

การเคลื่อนย้ายของสินค้าได้ ทั้งนี้โดยการส่งเสริมให้เกิดความร่วมมือในลักษณะเครือข่ายวิสาหกิจ (Cluster) การพัฒนามาตรฐานร่วมกัน เช่น เครื่องมือและวัสดุ อุปกรณ์ ที่ใช้ในการเคลื่อนย้ายสินค้า การสนับสนุนให้สมาคมหรือผู้ผลิต หรือสมาคมธุรกิจเฉพาะด้านเข้ามาร่วมพัฒนา กระบวนการบริหาร โลจิสติกส์ของสาขา การพัฒนาระบบตรวจสอบย้อนกลับ (Traceability) และ ความสามารถในการติดตามการขนส่งหรือเคลื่อนย้ายสินค้า (Tracking ability) และการพัฒนาระบบทั่วไปที่มีการควบคุมอุณหภูมิสำหรับสินค้าเก่ายอดเน่าเสียง่าย (Perishable) หรือสินค้าแช่แข็ง (Frozen) เป็นต้น

#### KPIs

- ต้นทุนการเคลื่อนย้ายสินค้าของห่วงโซ่อุปทานลดลง
- จำนวนสมาคมธุรกิจที่มีการร่วมมือกันในการบริหารจัดการ โลจิสติกส์

### ยุทธศาสตร์การเพิ่มประสิทธิภาพระบบขนส่งและโลจิสติกส์

#### เป้าประสงค์

มีระบบเครือข่ายและการบริหาร โลจิสติกส์แบบบูรณาการทั้งในการรวบรวม ขนส่งถ่ายทอด และกระจายสินค้าทั่วภายในภูมิภาคและระหว่างภูมิภาค สามารถรองรับและสนับสนุนบทบาทของ ไทยในการเป็นศูนย์กลางธุรกิจและการค้า (Trading Hub) ของภูมิภาคอินโดจีน

#### เจ้าภาพยุทธศาสตร์

กระทรวงคมนาคม/กระทรวงพาณิชย์/กระทรวงพลังงาน/กระทรวงวิทยาศาสตร์และ เทคโนโลยี/สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

#### กลยุทธ์หลัก

- พัฒนาเครือข่าย โลจิสติกส์ในประเทศไทยให้เชื่อมโยงอย่างบูรณาการ (Logistics Network Integration) ทั้งเครือข่ายภายในและการเชื่อมต่อไปสู่ต่างประเทศ โดยการพัฒนาระบบการขนส่งเชื่อมโยงหลากหลายรูปแบบ (Multimodal) ระบบการขนส่งสนับสนุน (Feeder) ทางด่วนพิเศษ (Motorway) รวมทั้งศูนย์รวมรวมและกระจายสินค้า (เช่น Logistics Center / Distribution Center / Container Yard เป็นต้น) ตามจุดยุทธศาสตร์

ต่างๆภายในประเทศได้แก่ บริเวณที่เป็นประตูการค้า หรือศูนย์กลางกิจกรรมการผลิต และการค้าของภูมิภาค และเมืองศูนย์กลางการบินสู่ภูมิภาค โดยเน้นให้ภาคเอกชนที่มีความรู้ ความสามารถทั้งในและจากต่างประเทศ มีส่วนร่วมในการลงทุนและบริหารจัดการ

#### KPIs

- ระยะเวลาที่ใช้ขนส่งสินค้านานเส้นทางหลักลดลง
- วงเงินลงทุนของภาคเอกชนหรือจำนวนเอกชนที่ลงทุนในการพัฒนาศูนย์รวมและกระจายสินค้าต่างๆ

2. สนับสนุนการใช้รูปแบบและวิธีการบริหารจัดการขนส่งเพื่อการประหยัดพลังงาน (Transport Management for Energy Saving) เพื่อนำไปสู่การลดต้นทุนการขนส่งทั้งในระดับธุรกิจ และระดับประเทศ โดยให้รู้เป็นผู้ลงทุนโครงสร้างพื้นฐานสำหรับการเดินรถไฟ ปรับบทบาทการรถไฟแห่งประเทศไทยทำหน้าที่บริหารโครงข่ายทางรถไฟและขนส่งผู้โดยสาร และให้เอกชนเข้ามามีบทบาทสำคัญในการจัดหาหัวรถจักร แคร์บรรทุกสินค้า ดำเนินการให้บริการขนส่งสินค้าตลอดจนสนับสนุนระบบขนส่งทางน้ำและทางท่อ การเปลี่ยนรูปแบบพัสดุที่มีต้นทุนต่ำ การประยุกต์ใช้วิธีการจัดการขนส่งที่ทันสมัย (Less than Truck Load, Milk Run) รวมทั้งการใช้เทคโนโลยีการขนส่ง (Global Positioning System, รถบรรทุกแบบ B-Double, หรือการวางแผนขนส่ง โดยใช้ซอฟแวร์ประยุกต์) เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการบริหารจัดการและลดต้นทุนขนส่ง

#### KPIs

- ต้นทุนโลจิสติกส์ต่อยอดขายของบริษัทลดลง

3. พัฒนาเส้นทางการค้า (New Trade Lanes) สู่ตัววันออกกลาง แอฟริกา และยุโรป ผ่านทางฝั่งทะเลอันดามัน เพื่อรับการพัฒนาพื้นที่อุตสาหกรรมใหม่และการขยายตัวของปริมาณการค้าระหว่างประเทศในระดับโลกและระดับภูมิภาค โดยการพัฒนาท่าเรือนำลีกที่มีศักยภาพสูง ตลอดจน และการพัฒนาเส้นทางขนส่งเชื่อมโยงท่าเรือกับเส้นทางขนส่งหลักของประเทศและภูมิภาค (Economic Corridor) ทั้งนี้โดยจะต้องพิจารณาควบคู่ไปกับการพัฒนาอุตสาหกรรมต่อเนื่องที่มีศักยภาพของประเทศในลักษณะรวมกลุ่มพื้นที่ (Cluster) ในนิคมหรือเขตอุตสาหกรรมไปพร้อมกัน

#### **KPIs**

- ท่าเรือน้ำลึกฝั่งอันดามันสามารถเปิดให้บริการ
- มีการเปิดเส้นทางรถไฟเชื่อมโยงจากท่าเรือฝั่งตะวันตก กับเส้นทางขนส่งสินค้าภูมิภาคประตุการค้าหลัก และเมืองคู่ค้าหลัก

### **ยุทธศาสตร์การพัฒนาธุรกิจโลจิสติกส์**

#### **เป้าประสงค์**

ยกระดับมาตรฐานการให้บริการของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทยให้สามารถแข่งขันได้ในระดับสากลและสร้างมูลค่าเพิ่มให้ภาคธุรกิจบริการโลจิสติกส์ในประเทศ

#### **เจ้าภาพยุทธศาสตร์**

กระทรวงพาณิชย์/กระทรวงอุตสาหกรรม/กระทรวงแรงงาน/กระทรวงศึกษาธิการ/  
สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

#### **กลยุทธ์หลัก**

1. ส่งเสริมให้เกิดการลงทุนในธุรกิจผู้ให้บริการโลจิสติกส์ทั้งในลักษณะกลุ่มหรือเขตอุตสาหกรรมและรายธุรกิจ รวมทั้งสนับสนุนการร่วมลงทุนและความร่วมมือเชิงพันธมิตร (Strategic Alliance) ระหว่างผู้ให้บริการของไทย และระหว่างผู้ให้บริการของไทยกับผู้ให้บริการขนาดเล็กหรือขนาดกลางของต่างประเทศ โดยส่งเสริมสิทธิประโยชน์กับการลงทุนเพื่อการพัฒนาเขตอุตสาหกรรม ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ (Logistics Park) และสนับสนุนบทบาทขององค์กรภาควิชาการ สมาคมและองค์กรภาคเอกชนที่เกี่ยวข้อง ในการสร้างเครือข่ายความร่วมมือ (Partnership) ระหว่างผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทย และระหว่างผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทยกับผู้ให้บริการโลจิสติกส์ระหว่างประเทศ (Business Matching) เพื่อเพิ่มศักยภาพการแลกเปลี่ยนข้อมูล ความรู้ที่เป็นประโยชน์ และการใช้ประโยชน์จากสินทรัพย์ร่วมกัน (Cost Sharing) เช่น รถบรรทุก และคลังสินค้า และเพื่อย้ายของข้ามของบริการให้เป็นแบบเบ็ดเสร็จ (Integrated Services) มากขึ้น

#### **KPIs**

- จำนวนธุรกิจผู้ให้บริการโลจิสติกส์ในนิคมหรือเขตอุตสาหกรรมเพิ่มขึ้น

- จำนวนกิจกรรมความร่วมมือเพิ่มขึ้น

2. ส่งเสริมการพัฒนาธุรกิจให้บริการโลจิสติกส์เฉพาะด้านตามความต้องการของธุรกิจในประเทศซึ่งได้แก่ บริการโลจิสติกส์แบบเบ็ดเตล็ดเพื่อรับ SMEs และ OTOP บริการด้านโลจิสติกส์ในสินค้าเกษตรทั้งในด้านการตรวจสอบสินค้า การรับรอง HACCP GMP และ GAP บริการโลจิสติกส์แบบเบ็ดเตล็ดสำหรับการรวม เคลื่อนย้าย จัดเก็บ และนำส่งสินค้าเกษตรในลักษณะ Door-to-Door บริการขนส่งหลากหลายรูปแบบ (Multimodal Transport Operators) การบริการรับส่งสินค้าหรือตัวแทนออกของ และบริการด้านการประกันภัยขนส่งสินค้าภายในประเทศและระหว่างประเทศ เพื่อระบบประกันภัยเข้ามารองรับความเสี่ยงให้แก่ผู้ประกอบการที่เกี่ยวข้อง กับระบบโลจิสติกส์ ช่วยลดต้นทุน และเพิ่มความสามารถในการแข่งขัน โดยการพัฒนานวัตกรรมการทำการค้ากิจกรรมส่งเสริมธุรกิจในรูปแบบต่างๆ และการปรับปรุงหลักเกณฑ์เกี่ยวกับการส่งเสริมการลงทุนและกฎระเบียบอื่นที่เกี่ยวข้องให้อื้อต่อการลงทุนและขยายกิจการของเอกชน เป็นต้น

#### KPIs

- ยอดขายของธุรกิจผู้ให้บริการโลจิสติกส์ที่ผู้ถือหุ้นส่วนใหญ่เป็นคนไทยเพิ่มขึ้น
- จำนวนบริษัทให้บริการเฉพาะด้านเพิ่มขึ้น

### ยุทธศาสตร์การปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้า

#### เป้าประสงค์

ลดต้นทุนของผู้ประกอบการในการทำธุรกิจเพื่อการส่งออกและนำเข้า

#### เจ้าภาพยุทธศาสตร์

กระทรวงคลัง/กระทรวงพาณิชย์/กระทรวงเกษตรและสหกรณ์/กระทรวงวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี/กระทรวงเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร/กระทรวงสาธารณสุข/สำนักงานคณะกรรมการการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

#### กลยุทธ์หลัก

1. พัฒนาระบบการนำส่งและແຄบเปลี่ยนข้อมูลข่าวสารในกระบวนการโลจิสติกส์ให้เป็นอิเลคทรอนิกส์ (e-Logistics) และพัฒนาระบบ Single Window Entry เป็นศูนย์กลางของระบบ

## สำหรับให้บริการเพื่อการส่งออก-นำเข้าและโลจิสติกส์

### KPIs

- ระยะเวลาที่ใช้ในการกระบวนการดำเนินเอกสารเพื่อการส่งออกหรือนำเข้าลดลง

- ค่าใช้จ่ายของผู้ประกอบการในการทำธุรกรรมเพื่อส่งออก-นำเข้าลดลง

- จำนวนแบบฟอร์ม เอกสารที่ใช้ในการกระบวนการลดลง (Paperless)

2. ปรับปรุงระบบภาษีและพัฒนาศูนย์การค้าที่เกี่ยวกับการขนส่งสินค้าส่งออก-นำเข้า และ การขนส่งสินค้าถ่ายลำ ให้อิ่อมานะต่อกระบวนการส่งออก-นำเข้า

### KPIs

- ระยะเวลาที่ใช้ในการขนส่งสินค้าส่งออก-นำเข้า หรือถ่ายลำลดลง

- ค่าใช้จ่ายของผู้ประกอบการในการขนส่งสินค้าส่งออก-นำเข้า หรือถ่ายลำลดลง

3. สนับสนุนให้มีการจัดตั้งศูนย์รวมและกระจายสินค้า (Distribution and Logistics Centers) ในตลาดเป้าหมายหลัก เพื่อเพิ่มความสามารถในการเข้าสู่ตลาดต่างประเทศของธุรกิจไทย

### KPIs

- ต้นทุนของผู้ส่งออกไทยในการกระจายสินค้าในตลาดเป้าหมายหลักลดลง

4. ส่งเสริมการทำธุรกิจผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ (e-Commerce) เพื่อลดต้นทุนการจัดทำเอกสารและการนำส่งข้อมูลและมีการเชื่อมโยงข้อมูลทั้งระหว่างหน่วยงานผู้ให้บริการภาครัฐที่เกี่ยวข้องรัฐ-ธุรกิจ และธุรกิจ-ธุรกิจ (G2G, G2B และ B2B) ในรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์ โดยเร่งรัด การออกพระราชบัญญัติ ที่จะทำให้ พรบ. ว่าด้วยธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. 2544 มีผลบังคับใช้จริงในทางปฏิบัติ และการปรับแก้กฎหมายและระเบียบอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับการทำธุรกรรมผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ รวมทั้งการพัฒนามาตรฐานการเชื่อมต่อข้อมูลระหว่างภาครัฐ-ธุรกิจ และภาคธุรกิจ-ธุรกิจ

### KPIs

- พระราชบัญญัติทั้ง 4 ฉบับภายในได้ พรบ. ว่าด้วยธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. 2544 มีผลบังคับใช้

- มีการกำหนดมาตรฐานการแลกเปลี่ยนข้อมูลร่วมกัน

5. เพิ่มประสิทธิภาพและคุณภาพการให้บริการด้านการตรวจสอบแมลงศัตรูพืช สารพิษ ตอกถั่งและสารปนเปื้อนของสินค้าเกษตรและผลิตภัณฑ์ ทั้งเพื่อการนำเข้าและส่งออก เพื่อให้ผล

การตรวจได้มาตรฐานเป็นที่ยอมรับของประเทศไทยคู่ค้า เพิ่มความเร็วในการส่งสินค้าจากผู้ผลิตถึงลูกค้า รวมทั้งลดค่าใช้จ่ายของผู้ส่งออกในการจัดการกับสินค้าที่ถูกส่งคืน (Reverse Logistics)

#### KPIs

- ระยะเวลาโดยรวมที่ผู้ส่งออกเสียไปในกระบวนการตรวจสอบสินค้าลดลง
- ค่าใช้จ่ายของผู้ส่งออกในการจัดการกับสินค้าที่ถูกส่งคืน (Reverse Logistics)

#### ลดลง

### ยุทธศาสตร์การพัฒนากำลังคนและกลไกการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์

#### เป้าประสงค์

- มีบุคลากรที่มีความรู้ความสามารถด้านโลจิสติกส์ทั้งในภาคการผลิต และในอุตสาหกรรมให้บริการโลจิสติกส์เพียงพอต่อความต้องการ
- ประเทศไทยมีระบบข้อมูลและกลไกเพื่อการวางแผน และติดตามผลการดำเนินงานของยุทธศาสตร์โลจิสติกส์

#### เจ้าภาพยุทธศาสตร์

กระทรวงแรงงาน/กระทรวงศึกษาธิการ/กระทรวงอุตสาหกรรม/กระทรวงพาณิชย์/กระทรวงเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร/ สำนักงานคณะกรรมการข้าราชการพลเรือน/ สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ/คณะกรรมการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ กกร./สถาบันส่งเสริมค้าหางานเรือแห่งประเทศไทย

#### กลยุทธ์หลัก

1. เร่งรัดขยายการฝึกอบรมให้กับบุคลากรทั้งในภาคการผลิตและในธุรกิจให้บริการโลจิสติกส์ โดยการอบรมและรณรงค์ให้ผู้บริหารในสถานประกอบการเห็นความสำคัญ และเข้าใจแนวทางและวิธีการเพิ่มประสิทธิภาพระบบโลจิสติกส์ การรณรงค์ให้บริษัทส่งพนักงานไปอบรม และนำค่าใช้จ่ายค้านการฝึกอบรมมาลดหย่อนภาษี การเร่งพัฒนาบุคลากรผู้ฝึกสอน (Training for the Trainer) ทั้งโดยการอบรมและศึกษาต่อในระดับที่สูงขึ้นเพื่อย้ายความสามารถในการอบรมของสถาบันต่างๆ การสร้างระบบรับรองทักษะแรงงาน และการส่งเสริมความร่วมมือระหว่าง

สถาบันพัฒนาบุคลากรกับสถานประกอบการในการสร้างทักษะของบุคลากรให้ตรงกับความต้องการของธุรกิจ โดยการจัดกระบวนการเรียนการสอนแบบสหกิจศึกษา

#### KPIs

- ผลิตบุคลากรด้านโลจิสติกส์ ทั้งระดับผู้บริหารระดับสูง ผู้บริหาร และผู้ปฏิบัติการ ในภาคอุตสาหกรรม โดยเฉพาะ SMEs ได้จำนวน 100,000 คน และในธุรกิจให้บริการด้านโลจิสติกส์ ได้จำนวน 285,000 คนภายในปี 2554
- มีบุคลากรผู้ฝึกสอน/อาจารย์ ที่มีศักยภาพ และมีความเชี่ยวชาญด้านโลจิสติกส์ในระดับในสากล จำนวน 1,370 คนภายในปี 2554

2. ปรับปรุงกระบวนการผลิตบุคลากร การวิจัยและพัฒนา และวิชาชีพโลจิสติกส์ ให้สอดคล้องกับความต้องการของธุรกิจและได้มาตรฐานสากล และเอื้อต่อการพัฒนาบุคลากรให้มีระดับทักษะสูงขึ้น สามารถแบ่งขั้นได้ในเวทีธุรกิจและการค้าระหว่างประเทศ โดยสนับสนุนให้มีการร่วมมือระหว่างสถาบันการศึกษา หน่วยงานวิจัย สถาบันพัฒนาบุคลากรของภาครัฐและ สถานประกอบการในการพัฒนาหลักสูตรและกระบวนการเรียนการสอนให้ได้มาตรฐานสากล การสนับสนุนให้มีการวิจัยและพัฒนาเพื่อแก้ไขปัญหาในทางปฏิบัติให้กับธุรกิจหรืออุตสาหกรรม มีการจัดทำมาตรฐานวิชาชีพ และมาตรฐานฝีมือแรงงาน และมาตรฐานเงินเดือน ตลอดจนกำหนดแนวทางความก้าวหน้าในอาชีพ (Career Path) ที่ชัดเจน รวมทั้งสนับสนุนให้สถาบันการศึกษา ขึ้นสูงสร้างความเป็นเลิศขององค์ความรู้ด้านโลจิสติกส์และผลิตบุคลากรที่มีความสามารถในระดับสูง เพื่อสนับสนุนการสร้างและถ่ายทอดนวัตกรรมด้านโลจิสติกส์

#### KPIs

- จำนวนสถาบันการศึกษามีหลักสูตรด้านโลจิสติกส์ที่มีคุณภาพมาตรฐานระดับสากล
- จำนวนผลงานการวิจัยประยุกต์เพื่อการปรับปรุงประสิทธิภาพการจัดการโลจิสติกส์มีเพิ่มขึ้น
- มีการกำหนดมาตรฐานวิชาชีพ และมาตรฐานฝีมือแรงงานด้านโลจิสติกส์ที่ชัดเจน

3. สนับสนุนให้มีการพัฒนาระบบข้อมูลโลจิสติกส์สำหรับการบริหารจัดการโลจิสติกส์ ทั้งในระดับมหาวิทยาลัยและธุรกิจเพื่อเป็นเครื่องมือในการวางแผนและขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ โดยที่สำคัญ และเป็นข้อมูลในระดับประเทศได้แก่ ระบบข้อมูลเกี่ยวกับรูปแบบการเคลื่อนย้ายสินค้า

ของประเทศ (Commodity Flow) ข้อมูลต้นทุนและมูลค่าเพิ่มอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ รวมทั้ง ตัวชี้วัดระดับประสิทธิภาพการบริหารจัดการโลจิสติกส์ของประเทศไทยในมิติต่างๆ

#### KPIs

- มีระบบข้อมูลเพื่อการบริหารจัดการ โลจิสติกส์ของประเทศไทยที่เชื่อมโยงเป็นเครือข่ายทั้งในระดับภาครัฐและจุลภาค

4. สนับสนุนให้มีการจัดตั้งกลไกการประสานและกำกับนโยบายอย่างเป็นทางการ เพื่อเป็นกลไกหลักในการขับเคลื่อนกระบวนการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย โดยมีหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งภาครัฐ ภาคเอกชน ร่วมเป็นองค์ประกอบและทำหน้าที่ในการกำกับ ติดตาม และประเมินผลการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยให้มีความต่อเนื่อง

#### KPIs

- มีคณะกรรมการพัฒนาระบบโลจิสติกส์แห่งชาติ

### กิจกรรมที่ 2

- การพัฒนาการระบบโลจิสติกส์ได้จำแนกเป็นกี่ลักษณะ อะไรบ้าง อธิบายพอเข้าใจ
- แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย พ.ศ. 2550 – 2554 มีสาระสำคัญที่ต้องดำเนินงานปรับปรุงและเพิ่มประสิทธิภาพโลจิสติกส์ประเทศไทยอย่างไรบ้าง อธิบายสรุปพอสังเขป

### ความคืบหน้าการดำเนินงานตามแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์

#### ประเทศไทย พ.ศ. 2550 – 2554

แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย พ.ศ. 2550–2554 ประกอบด้วย (1) การปรับปรุงประสิทธิภาพระบบโลจิสติกส์ในภาคเหนือ (Business Logistics Improvement) (2) การเพิ่มประสิทธิภาพระบบขนส่งและโลจิสติกส์ (Transport and Logistics

Network Optimization) (3) การพัฒนาธุรกิจโลจิสติกส์ (Logistics Service Internationalization) (4) การปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้า (Trade Facilitation Enhancement) และ (5) การพัฒนากำลังคนและกลไกการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ (Capacity Building)

#### สรุปความก้าวหน้าการดำเนินงานดังต่อไปนี้

1. **ยุทธศาสตร์การปรับปรุงประสิทธิภาพระบบโลจิสติกส์ในภาคการผลิต (Business Logistics Improvement)** ได้มีการจัดตั้งคณะกรรมการพัฒนาระบบโลจิสติกส์อุตสาหกรรม ที่มีปลัดกระทรวงอุตสาหกรรมเป็นประธาน และได้ประชุม ครั้งที่ 1/2550 และมีมติให้ดำเนินการแก้ปัญหาระบบโลจิสติกส์ในภาคการผลิตตลอดห่วงโซ่อุปทาน (Supply Chain) ของอุตสาหกรรมอาหาร ซึ่งจะเป็นโครงการนำร่องอุตสาหกรรมแรกของอุตสาหกรรมเป้าหมาย 7 ประเภท ขณะที่ อุตสาหกรรมอื่นๆ จะเน้นการเพิ่มประสิทธิภาพบุคลากร เป็นสำคัญและพัฒนาเฉพาะในประเด็นที่ เป็นปัญหาหลัก โดยปัจจุบันอยู่ระหว่างจัดทำแผนบูรณาการแผนงาน/โครงการค้านโลจิสติกส์ อุตสาหกรรมเพื่อเสนอเข้ากระบวนการงบประมาณปี 2552 นอกจากนี้ ได้มีการทำวิจัยร่วม แก้ปัญหาโลจิสติกส์ระหว่างหน่วยงานวิจัยกับผู้ประกอบการ โดยการสนับสนุนทุนวิจัยจาก สกอ. ประมาณ 11 โครงการรวมทั้งได้มีการประกาศใช้ พ.ร.บ.มาตรฐานสินค้าเกษตร พ.ศ. 2550 (21 ธันวาคม 2550) ซึ่งเป็นการเตรียมการขับเคลื่อนมาตรฐานโลจิสติกส์จากแหล่งผลิตและจะส่งผลให้ เกิดความตระหนักรและปรับปรุงคุณภาพสินค้าเกษตรอย่างต่อเนื่องต่อไป

นอกจากนี้ กรมส่งเสริมการเกษตรได้แต่งตั้งคณะกรรมการสนับสนุนและผลักดันการใช้ ระบบห่วงโซ่อุปทานและโลจิสติกส์ของผลไม้ไทย ตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการ พัฒนาและบริหารจัดการผลผลิตไม้ พ.ศ. 2550 โดยมีอธิบดีกรมส่งเสริมการเกษตรเป็นประธาน คณะกรรมการ มีอำนาจหน้าที่ในการศึกษา วางแผนและสนับสนุนผลักดัน รวมทั้งประสานเชื่อมโยง หน่วยงาน และบุคคลต่างๆ ที่เกี่ยวข้องเพื่อให้การใช้ระบบห่วงโซ่อุปทานและโลจิสติกส์สามารถ แก้ไขปัญหาผลไม้ทั้งระบบอย่างเป็นรูปธรรม

2. **ยุทธศาสตร์การเพิ่มประสิทธิภาพระบบขนส่งและโลจิสติกส์ (Transport and Logistics Network Optimization)** การกิจสำคัญในช่วงที่ผ่านมาคือ สนับสนุนการเชื่อมโยงการ ขนส่งระหว่างรูปแบบและส่งเสริมการเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งจากถนนเป็นทางรางและทางน้ำ มี ความก้าวหน้า ได้แก่

การดำเนินตามแผนปฏิบัติการพัฒนาระบบโลจิสติกส์รายสินค้าระยะเร่งด่วน ปี 2550 เพื่อสนับสนุนการปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งโดยการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) ได้เพิ่มเที่ยวให้บริการขนส่งสำหรับข้าวบริเวณจังหวัดนครราชสีมาสู่ท่าเรือแหลมฉบัง (สถานีรถไฟบ้านเก่า/สถานีรถไฟกุดจิก) จาก 15 เป็น 30 เที่ยวต่อเดือนและสำหรับสินค้านำเข้าตลาดบริเวณจังหวัดขอนแก่นสู่ท่าเรือแหลมฉบัง (สถานีรถไฟท่าพระ) จาก 10 เป็น 30 เที่ยวต่อเดือน นอกจากนี้ รฟท. อัญเชิญห่วงดำเนินการตามโครงการเสริมความมั่นคงของทาง (Track Strengthening) (ช่วงสถานีพิษณุโลก-บ้านค่าน/สถานีบางซื่อ-ชุมทางคลองชัน-บ้านฉิมพลี/สถานีชุมทางทุ่งสง-บ้านตันโคน) สำหรับโครงการก่อสร้างทางด่วนในเส้นทางรถไฟสายชากฝั่งทะเลตะวันออก ช่วงกะเชิงเทรา-ศรีราชา - ท่าเรือแหลมฉบัง ขึ้งอยู่ระหว่างดำเนินการจัดการประมวลราคาด้วยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์ เช่นเดียวกับการจัดทำหัวรถจักรดีเซลไฟฟ้าจำนวน 7 คัน ที่ขึ้งอยู่ระหว่างดำเนินการจัดทำ เช่นกัน อย่างไรก็ตาม คาดว่าจะสามารถดำเนินการได้แล้วเสร็จภายในสิ้นปี 2551 ส่วนเครื่องบรรทุกจำนวน 112 คัน รฟท. ได้ลงนามจัดซื้อแล้วเสร็จและรอรับมอบเดือนกันยายน 2551 พร้อมนี้ รฟท. ได้เปิดรับสมัครนักเรียนขับรถไฟและโรงเรียนช่างซ่อมบำรุงรถไฟแล้ว และอยู่ระหว่างดำเนินการสอนเพื่อเร่งจัดทำพนักงานขับรถไฟและช่างซ่อมบำรุงให้ทันต่อความต้องการที่จะเพิ่มขึ้นในอนาคตอันใกล้

สำหรับการปรับปรุงประสิทธิภาพ การให้บริการของ รฟท. นั้น ให้มุ่งเน้นการทำสัญญาระหว่างกับภาคธุรกิจที่มีนโยบายหาราคาและข้อตกลงของคุณภาพการให้บริการที่ชัดเจน รวมทั้งให้เร่งผลักดันการพัฒนาภารกิจการรถไฟไปสู่การปฏิบัติอย่างเป็นรูปธรรมโดยเร็ว นอกจากนี้ในด้านการพิจารณาความเหมาะสมเพื่อการสนับสนุนให้เอกชนเข้าร่วมลงทุนในการจัดทำหัวรถจักรและเครื่องและให้ รฟท. บริหารจัดการการเดินรถนี้ ปัจจุบัน รฟท. ได้มีการตกลงเชิงธุรกิจกับภาคเอกชนบางรายเพื่อเปลี่ยนรูปแบบการขนสินค้าปูนซีเมนต์จากทางถนนบริเวณจังหวัดสาระบี มาเป็นการขนส่งทางรถไฟแล้ว

นอกจากนี้ กรมฯ ได้มีมติวันที่ 22 ตุลาคม 2550 เห็นชอบในหลักการ โครงการนำร่องการพัฒนาระบบการจัดการขนส่งสินค้าทางรถไฟ ซึ่ง กรมฯ ได้กำหนดให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องด้องจัดทำรายละเอียดการศึกษาความเหมาะสมและนำเสนอ กรมฯ พิจารณาเป็นรายโครงการและมอบหมายให้กระทรวงคมนาคมติดตามความคืบหน้าการดำเนินการและรายงานให้ กรมฯ ทราบ เป็นระยะๆ ต่อไป

สำหรับการเพิ่มความสามารถในการให้บริการของท่าเรือนั้น ปัจจุบัน (ปี 2550) ปริมาณสินค้าผ่านท่าที่ท่าเรือแหลมฉบัง เท่ากับ 4.6 ล้าน TEUs ซึ่งได้เปิดบริการท่าเรือ

ระยะที่ 1 ทั้งหมดแล้ว ซึ่งมีขีดความสามารถในการรับสินค้า 4 ล้าน TEUs

ระยะที่ 2 ซึ่งมีขีดความสามารถในการรองรับสินค้า 6.8 ล้าน TEUs นั้น การท่าเรือแห่งประเทศไทยได้ให้บริการทำ C0, C1, C2 แล้วเมื่อปลายปี 2550 สำหรับท่า D1, D2, D3 จะเปิดให้บริการภายในปี 2554

ระยะที่ 3 ซึ่งมีขีดความสามารถในการรองรับสินค้า 7.2 ล้าน TEUs อยู่ระหว่างการดำเนินการศึกษารายละเอียดการก่อสร้างและคาดว่าจะก่อสร้างในช่วงปี 2553 – 2557 และจะสามารถเปิดให้บริการได้ในปี 2558

ทั้งนี้ การพัฒนาท่าเรือน้ำลึกฝั่งอันดามัน ยังอยู่ระหว่างการพิจารณาความเหมาะสมของกระทรวงคมนาคม ทั้งนี้ สคช. ก็อยู่ระหว่างการศึกษาข้อมูลศาสตร์การพัฒนาพื้นที่ภาคใต้ ซึ่งจะครอบคลุมประเด็นการพัฒนาท่าเรือน้ำลึกฝั่งอันดามันด้วย โดยคาดว่าจะเสร็จภายในเดือนพฤษภาคม 2551

3. ยุทธศาสตร์การพัฒนาธุรกิจโลจิสติกส์ (Logistics Service Internationalization) ได้มีการสนับสนุนการจัดหาเงินทุนให้กับผู้ประกอบการ โดยธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้า ได้เปิดให้สินเชื่อ LSPs ไทยที่ให้บริการกับผู้ส่งออกและเปิดให้สินเชื่อเสริมสภาพคล่องสำหรับ Freight Forwarder และได้ลงนามบันทึกข้อตกลงร่วมมือกับ TAFA และ TIFFA ในการปล่อยสินเชื่อให้กับสมาชิกของสมาคมห้องสอง

นอกจากนี้ได้มีการจัดตั้งคณะกรรมการพัฒนาระบบโลจิสติกส์การค้า ที่มีปลัดกระทรวงพาณิชย์เป็นประธาน โดยมีภารกิจสำคัญคือการเร่งพัฒนาธุรกิจโลจิสติกส์และส่งเสริมการใช้ประโยชน์จากการค้าจากเส้นทางเศรษฐกิจ (Economic Corridor) และกระทรวงพาณิชย์ร่วมกับภาคเอกชนที่เกี่ยวข้องอยู่ระหว่างยกร่าง พ.ร.บ. เพื่อสนับสนุนและส่งเสริมผู้ให้บริการโลจิสติกส์ของประเทศไทย

สำหรับการสนับสนุนการสร้างนวัตกรรมเพื่อยกระดับความสามารถในการแข่งขันของธุรกิจให้บริการโลจิสติกส์นั้น สำนักงานนวัตกรรมแห่งชาติได้มีการทำเรื่องร่วมกับ สคช. และผู้ประกอบการธุรกิจโลจิสติกส์เมื่อต้นเดือนกุมภาพันธ์ 2551 เพื่อหาแนวทางในการสร้างนวัตกรรมร่วมกันและได้ข้อสรุปร่วมกันเป็นโครงการนำร่อง 4 โครงการ ซึ่งขณะนี้อยู่ระหว่างยกร่างข้อเสนอ

โครงการเพื่อขอรับการสนับสนุนทางการเงินจากสำนักงานวัตกรรมแห่งชาติเพื่อดำเนินการต่อไป

4. ยุทธศาสตร์การปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้า (Trade Facilitation Enhancement) มีจุดเน้นสำคัญคือการปรับปรุงกระบวนการเอกสารเพื่อการนำเข้า ส่งออกและเชื่อมต่อข้อมูลให้เป็น e – Logistics

ที่ผ่านมาได้ดำเนินการพัฒนาระบบที่เชื่อมโยงเครือข่ายข้อมูลและบริการภาครัฐเพื่อการนำเข้าส่งออกและโลจิสติกส์ (Single – Window e – Logistics: SWeL) โดยกระทรวงเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสารได้ศึกษา Business Model ของ SWeL แล้วเสร็จและอยู่ระหว่างประสานงานหน่วยงานภาครัฐบูรณาการการลงทุนเพื่อพัฒนาระบบ IT ที่เกี่ยวข้องกับกระบวนการนำเข้า – ส่งออกโดยในปัจจุบัน (กุมภาพันธ์ 2551) ได้จัดสรรงบประมาณจำนวน 263 ล้านบาทแก่หน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้อง 11 กรมวงเงิน 175 ล้านบาท

นอกจากนี้ยังเร่งผลักดัน การพัฒนาความสอดคล้องและสร้างมาตรฐานรายการข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับกระบวนการนำเข้า–ส่งออกของประเทศ (Data Harmonization) เพื่อการปรับลดข้อตอนให้มีประสิทธิภาพและรวดเร็วควบคู่กันไปด้วยและได้เร่งพัฒนาระบบรับรองลายมือชื่ออิเล็กทรอนิกส์ (Root CA) ซึ่งจะเป็นโครงสร้างพื้นฐานสำคัญที่ช่วยลดและยกเลิก-radius ของระบบ SWeL สำหรับการพัฒนาระบบตรวจสอบใบอนุญาตและใบรับรองอิเล็กทรอนิกส์ (Single Window e – Permission & Certification) เพื่อการนำเข้า – ส่งออกและการเชื่อมโยงระบบของกรมศุลกากรกับระบบกลางนี้ ขณะทำงานของกรมศุลกากร ได้พิจารณาฐานรูปแบบโครงสร้างแฟ้มข้อมูลใบอนุญาตและเอกสารตอบกลับในรูปแบบ ebXML และนำระบบ e – Export และ e – Import มาให้บริการ รวมทั้งผลักดันการแก้กฎหมายเพื่อรองรับการยื่น Manifest ล่วงหน้า ตลอดจนได้เพิ่มการจัดทำความคงทนน้ำการพาณิชย์ต่างๆ ในการจัดทำ e – Payment ด้วย

ทั้งนี้ในปัจจุบัน กรมส่งเสริมการส่งออกอยู่ระหว่างดำเนินการพัฒนาระบบบริการทางอิเล็กทรอนิกส์ของศูนย์บริการส่งออก (Single Window e – Certification) ให้เชื่อมโยงกับหน่วยงานภาครัฐที่ออกใบอนุญาต/รับรองสินค้านำเข้า – ส่งออก 8 แห่งและบริหารศูนย์บริการส่งออกแบบเบ็ดเสร็จ เพื่อการให้บริการของ 15 หน่วยงาน ขณะที่ NECTEC ได้ส่งเสริมให้มีการใช้มาตรฐาน RosettaNet ในการทำธุรกรรมอิเล็กทรอนิกส์ ซึ่งเป็นการส่งเสริมการเชื่อมโยงข้อมูลแบบ B2B ในรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์เพื่อเชื่อมต่อกับระบบ SWeL โดยได้นำร่องใช้ใน

ՀԱՅՈՒԹՅՈՒՆ

ԵԱՐԵՑԻ Է ԽԵՏՈՒԹՅՈՒՆԸ ՊԱՌԱՀԱՆ

ԱԼԵՔՍԻՆԻ ՏԵՇԱԽԱՐԱԿԱՆ ԽԵՂԱՎՈՐ

5. **انجام اراده ایجاد مکانیزم های امنیتی و ایجاد ساختارهای امنیتی** (Capacity Building) **برای ایجاد امنیت**

୮୭

Digitized by srujanika@gmail.com

โลจิสติกส์ของประเทศไทย (Logistics Total Demanded) จำแนกประเภท โดยแบ่งตามกลุ่มเป้าหมายต่างๆ เช่น

- กลุ่มผู้ผลิตธุรกิจผู้ให้บริการด้านโลจิสติกส์ ได้แก่ พนักงานขับรถ Forklift และพนักงานขับรถบรรทุก
- กลุ่มระดับการปฏิบัติงานซึ่งจะมีแผนปฏิบัติงานการพัฒนากำลังคนด้านโลจิสติกส์ปี 2551 – 2552 ที่มีความครอบคลุมแผนงานหรือโครงการหรือกิจกรรมโดยเน้นเพื่อการพัฒนาบุคลากรในปี 2552

การพัฒนาระบบข้อมูลด้านโลจิสติกส์ สำนักงานเศรษฐกิจแห่งชาติ (ศศปช) ในฐานะฝ่ายเลขานุการคณะกรรมการพัฒนาระบบข้อมูลด้านโลจิสติกส์อยู่ระหว่างจัดทำแผนปฏิบัติการพัฒนาระบบข้อมูลด้านโลจิสติกส์ปี 2551 – 2552 นอกจากนี้ วัตถุประสงค์เพื่อให้การคำนวณต้นทุนโลจิสติกส์มีความถูกต้องและสะท้อนการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยอย่างมีประสิทธิภาพ สำนักงานเศรษฐกิจแห่งชาติ (ศศปช) จึงได้วางแผนปรับปรุงและพัฒนาระบบข้อมูลต้นทุนโลจิสติกส์และได้ประกาศตัวเลขต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP ในเดือนมิถุนายน 2551 ไปแล้ว สำหรับการประกาศต้นทุนโลจิสติกส์รายอุตสาหกรรมต่อยอดขยายกระวงอุตสาหกรรมได้เร่งรัดดำเนินการอย่างระบบสอบถามแอกลุ่มเป้าหมายซึ่งได้ดำเนินการเสร็จสิ้นปีงบประมาณปี 2551 นอกจากนี้ สำนักงานสถิติแห่งชาติได้ดำเนินการสำรวจข้อมูลการเคลื่อนย้าย (Commodity Flow Survey) ทั่วประเทศไทยในปี 2550 ของทุกไตรมาส ได้ดำเนินการเสร็จสิ้นไปแล้วและได้เสนอรายงานข้อมูลการเคลื่อนย้ายสินค้าไปแล้วเดือนกันยายน 2551

การจัดตั้งกลไกการขับเคลื่อนกลยุทธ์ได้มีการจัดตั้งกลไกการขับเคลื่อนภาครัฐ ซึ่งเป็นกลไกระดับชาติสำเร็จ คือ คณะกรรมการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศไทย (คบส) และได้มีการประชุมไปแล้วครั้งที่ 1/2550 เมื่อวันที่ 19 กรกฎาคม 2550 ผลการประชุมได้เห็นชอบเสนอให้มีการแต่งตั้งคณะกรรมการพัฒนาระบบโลจิสติกส์รวม 4 คณะภายใต้การดูแลของคณะกรรมการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศไทย (คบส) ทั้งนี้สืบเนื่องจากการประชุมดังนี้ ที่ 1/2550 เมื่อวันที่ 17 มกราคม 2551 นั้น สำนักงานเศรษฐกิจแห่งชาติ (ศศปช) ได้จัดตั้งสำนักงานประสานการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศไทย (สนบส) โดยให้มีสถานที่ปฏิบัติงานอยู่ที่สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ บทบาทหน่วยงานภาครัฐในระดับปฏิบัติที่เกี่ยวข้องต่างๆ มีส่วนร่วมการจัดตั้งคณะกรรมการพัฒนาระบบการ คณะกรรมการ และ

คณะกรรมการมีหน้าที่เพื่อผลักดันการนำนโยบายไปสู่การปฏิบัติให้สำเร็จและเกิดผลอย่างเป็นรูปธรรม เช่น คณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์ (กรรมการขับเคลื่อนการพาณิชย์) คณะกรรมการกำกับการพัฒนาระบบ National Single Window และคณะกรรมการด้านเทคนิคการออกแบบระบบงาน (กรรมศุลกากร) คณะกรรมการสนับสนุนและผลักดันการใช้ระบบห่วงโซ่อุปทาน และโลจิสติกส์ของผลไม้ไทย (กรรมส่งเสริมเกษตร) กระทรวงเกษตรและสหกรณ์การเกษตร เป็นต้น สำหรับกลไกการขับเคลื่อนภาคเอกชนนั้น ปัจจุบันได้มีการก่อตั้งขึ้นจำนวนหลายคณะกรรมการ เช่น คณะกรรมการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ (สภาพหอการค้าแห่งประเทศไทย) คณะกรรมการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ร่วมภาคเอกชน 3 สถาบัน (สภาพอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย สภาพหอการค้าแห่งประเทศไทยและสมาคมธนาคารไทย) คณะกรรมการ International Trade and Capacity Building (สภาพผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย) คณะกรรมการคุณภาพสินค้าและโลจิสติกส์ (สภาพอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย) และคณะกรรมการพัฒนาระบบ Single Window – e Logistics (สภาพหอการค้าแห่งประเทศไทย) คณะกรรมการ Global Logistics & Trade Facilitation เป็นต้น

## ข้อเสนอแนะ

### การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ประเทศไทย<sup>5</sup>

ผลการดำเนินงานพัฒนาโลจิสติกส์ไทย คณะกรรมการประสบอุปสรรคและปัญหามากมาย เพื่อให้งานพัฒนาโลจิสติกส์ไทย สำเร็จสมบูรณ์สามารถตอบสนองเป้าหมายครบถ้วน และโครงการเสร็จสิ้นในระยะเวลาแผนยุทธศาสตร์กำหนดไว้ คณะกรรมการได้ชี้แจงข้อเสนอแนะเพื่อปรับปรุง แก้ไขและการพัฒนาโลจิสติกส์ไทยดังต่อไปนี้

- ให้หน่วยงานของรัฐที่เกี่ยวข้องเร่งรัดการจัดทำแผนงานหรือโครงการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ให้ทันตามกระบวนการประเมินผลแผนผังคิดในปีงบประมาณ 2552 และในทุก ๆ ปีโดยให้เป็นบูรณาการอย่างแท้จริง
- ให้ความสำคัญกับการติดตามหรือรายงานผลการดำเนินงานอย่างใกล้ชิด เพื่อเร่งรัดให้เกิดผลงานที่เป็นรูปธรรม และสอดคล้องกับวัตถุประสงค์และเป้าหมายของยุทธศาสตร์

<sup>5</sup> สุวิทย์ รัตนจินดา ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบ Logistics ของประเทศไทย สภาพอุตสาหกรรมไทย แห่งประเทศไทย

- เพื่อเป็นการสร้างความต่อเนื่องในงานขับเคลื่อนการพัฒนาโลจิสติกส์ไทย จึงควรเร่งการอุปกรณ์สำนักนายกรัฐมนตรี เพื่อจัดตั้งคณะกรรมการพัฒนาระบบโลจิสติกส์แห่งชาติเป็นการถาวรที่มีนายกรัฐมนตรีเป็นประธาน ซึ่งสอดคล้องกับมติการประชุมคณะกรรมการบริหารภาคเอกชนครั้งที่สอง เมื่อวันที่ 17 มกราคม 2551 ที่ผ่านมา โดยเห็นควรมอบให้สำนักงานเศรษฐกิจแห่งชาติ (ศศช) ซึ่งปฏิบัติหน้าที่เลขานุการเป็นเจ้าภาพดำเนินการตามขั้นตอนต่อไป
- เร่งรัดการดำเนินโครงการและการจัดซื้อ จัดซื้อที่มีลำดับความสำคัญ ได้แก่
  - เร่งรัดการดำเนินการจัดตั้ง National Window (NSW) เพื่อให้สามารถเชื่อมโยงเครือข่ายข้อมูลและบริการภาครัฐเพื่อการนำเข้า ส่งออกและโลจิสติกส์อย่างสมบูรณ์ รวมทั้งสนับสนุนการพัฒนาระบบที่ต้องระวังหน่วยงานและระบบสนับสนุนของหน่วยงาน (Back Office) ตลอดจนให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องเร่งพัฒนาระบบ Back – End Integration ของตนเองเพื่อเชื่อมต่อเข้ากับระบบ NSW ให้แล้วเสร็จ นอกจากนี้ให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องเร่งรัดปรับปรุงระบบเอกสารเพื่อการนำเข้า – ส่งออก และระบบการให้บริการของคนให้เป็นระบบอิเล็กทรอนิกส์และกำหนดให้มีการใช้ลายเซ็นอิเล็กทรอนิกส์ในการอนุมัติหรือเซ็นในรับรองของหน่วยงานต่างๆ ต่อไป
  - เร่งรัดการพัฒนาระบบข้อมูลโลจิสติกส์ที่จำเป็นทั้งในระดับชาติ ระดับอุตสาหกรรมและระดับสถานประกอบการรวมทั้งสนับสนุนให้สถานประกอบการ SMEs ให้มีความสามารถในการวินิจฉัยและแก้ปัญหาด้านโลจิสติกส์ของตนเอง
  - เร่งจัดทำหัวรรถจักร แคร์บาร์ทุกสินค้า พนักงานขับรถ และเตรียมความพร้อมเรื่องการซ่อมบำรุงและการบริหารจัดการของกรุงเทพประเทศไทย (รฟท) เพื่อรับรองการปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งทางถนนของสินค้าข้าว น้ำตาล แป้งมันสำปะหลัง ยางพารา และอื่นๆ ไปเป็นการขนส่งทางราง รวมทั้งเร่งรัดการก่อสร้างทางคู่ในเส้นทางรถไฟฟ้าสายฟ้าผ่าตั้งแต่ตะวันออก ช่วงยะเชิงเทรา – ศรีราชา – แหลมฉบังและช่วงยะเชิงเทรา – คลองสิบเก้า – แก่งคอย
  - เร่งการยกเว้นกฎหมายเพื่อกำกับ ส่งเสริมและพัฒนาธุรกิจโลจิสติกส์ไทย โดยให้มีการหารือร่วมกันระหว่างภาครัฐ ภาคเอกชนและภาควิชาการที่เกี่ยวข้องเพื่อเตรียมการรองรับการเปิดเสริมภาคบริการในอนาคตอันใกล้ โดยกระทรวงพาณิชย์และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
  - ผลักดันให้ผู้ประกอบในภูมิภาคเกิดความตื่นตัว มีความรู้และความเข้าใจในการพัฒนาและปรับปรุงประสิทธิภาพการบริหารจัดการ โลจิสติกส์ของตนเอง

ก) สนับสนุนให้สำนักงานวัตกรรมแห่งชาติร่วมมือกับภาคเอกชนและหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้อง เพื่อพัฒนาวัตกรรมที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจผู้ให้บริการโลจิสติกส์

ช) เร่งรัดการพัฒนากำลังคนด้านโลจิสติกส์ในภาคการผลิตธุรกิจผู้ให้บริการโลจิสติกส์ พนักงานขับรถขนส่ง พัฒนาระบบมาตรฐานและหลักสูตรการพัฒนาบุคลากรต่างๆ รวมทั้งผลักดันให้เกิดความร่วมมือระหว่างสถานประกอบการและสถานศึกษาในลักษณะสหศึกษา

### การผลักดันเร่งด่วนเพื่อพัฒนาระบบโลจิสติกส์ประเทศไทย<sup>6</sup>

ในช่วงที่ผ่านมา สาระสำคัญของการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยให้ความสำคัญกับการลดต้นทุน เพิ่มประสิทธิภาพ สร้างระบบกลไกและระบบข้อมูล เพื่อสนับสนุนการขับเคลื่อนการพัฒนาโลจิสติกส์ไทย ดังนั้นการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ในอนาคตหรือในช่วงต่อไป ต้องคำนึงถึงการพิจารณาให้ละเอียดเพื่อให้ครอบคลุมถึงสาระหรือเนื้อหาสำคัญ จำเป็นต้องกำหนดขอบเขต กือ

1. สนับสนุนการพัฒนาเศรษฐกิจระหว่างประเทศ อนุภูมิภาค GMS และอาเซียน
2. ต้องมุ่งมาตรการยุทธศาสตร์การพัฒนาโลจิสติกส์กับยุทธศาสตร์การปรับโครงสร้างการผลิตให้สอดคล้องกัน
3. การสร้างขีดความสามารถในการแข่งขันต้องขึ้นตระดับให้ตอบสนองห่วงโซ่อุปทาน (Supply Chain)

การดำเนินงานเพื่อพัฒนาระบบโลจิสติกส์ประเทศไทยนับได้ว่าขยองอยู่ในระดับเริ่มต้น เนื่องจากมีหลายแผนงานหรือโครงการยังอยู่ในช่วงระยะเวลาดำเนินการ ดังนั้นจำเป็นต้องเร่งรัด การดำเนินโครงการรวมทั้งการเบิกจ่ายงบประมาณสำหรับโครงการที่มีความสำคัญ และมีผลกระทบต่อการพัฒนาสูง

ปัญหาความไม่สงบทางการเมืองภายในประเทศไทยค่อนข้างยาวนาน ส่งผลให้มีการเปลี่ยนแปลงรัฐบาล คณะกรรมการการพัฒนาระบบบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศไทย (คบส.) รวมทั้งคณะกรรมการภายใต้ คบส. รวมทั้งสิ้น 4 ชุด ให้หมดควรลง เพื่อให้งานยุทธศาสตร์การพัฒนาโลจิสติกส์ประเทศไทยก้าวหน้าและเสร็จสิ้น จึงจำเป็นต้องเร่งให้มีการขัดตั้ง

<sup>6</sup> <http://www.logisticshk.gov.hk>

คณะกรรมการระดับชาติอิกซ์ริง แล้วการกำหนดให้เป็นรูปแบบของคณะกรรมการที่ถูกต้องและประสิทธิภาพเพื่อให้เกิดความต่อเนื่องในการขับเคลื่อนการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ประเทศไทยต่อไป

การผลักดันเร่งด่วนเพื่องานพัฒนาโลจิสติกส์ไทยยุคหน้า มีทั้งการผลักดันนโยบายรัฐบาลและการเร่งผลักดันโครงการและแผนงานต่างๆ ที่กำหนดไว้ตามแผนยุทธศาสตร์พัฒนาระบบโลจิสติกส์ไทย พ.ศ. 2550 – 2554 ดังต่อไปนี้

นโยบายรัฐบาลต้องมีความพร้อมและเตรียมการล่วงหน้าเพื่อรับรองรับแนวโน้มการพัฒนาที่จะเกิดขึ้นในอนาคต และมีแนวทางแก้ปัญหาผลกระทบต่างๆ เช่น ผลกระทบทางสังคมและการเมืองเป็นต้น นโยบายที่เร่งผลักดันได้แก่

- การยกระดับประสิทธิภาพการบริหารจัดการโลจิสติกส์ที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม
- การหาแนวทางปรับเปลี่ยนรูปแบบเทอมการค้า (INCOTERMS) ของผู้ส่งออก ผู้นำเข้า เพื่อสนับสนุนการสร้างมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจในประเทศไทย
- การสนับสนุนการพัฒนาเศรษฐกิจภาคบริบทของกลุ่มนักลงทุนภาคเอกชน (GMS) และการรองรับการเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC)
- การพัฒนาธุรกิจให้บริการโลจิสติกส์
- การนูรณาการยุทธศาสตร์การพัฒนาโลจิสติกส์กับยุทธศาสตร์การปรับโครงสร้างการผลิต และความร่วมมือทางเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน

โครงการ มีแผนงานและโครงการจำนวนมากที่ต้องเร่งผลักดัน ดังต่อไปนี้

- การเร่งพัฒนาระบบที่ชื่อ โอบิเครือข่ายข้อมูลและบริการภาครัฐบาลเพื่อการนำเข้าส่งออกและ โลจิสติกส์ (Single-Window e-Logistics: SWeL) ซึ่งอยู่ในความดูแลของกระทรวงการคลัง
- การเร่งออกพระราชบัญญัติของกระทรวงพาณิชย์ เพื่อสนับสนุนและส่งเสริมผู้ให้บริการโลจิสติกส์ของไทย
- กระทรวงอุตสาหกรรมเร่งสร้างความเขื่อมโยงการแก้ปัญหาระบบโลจิสติกส์ตลอดห่วงโซ่อุปทานของอุตสาหกรรมหลัก
- การพัฒนาบุคลากรที่มีความรู้สูง ความสามารถสูงและการพัฒนาระบบข้อมูลโดยเฉพาะในระดับสถานประกอบการและระดับอุตสาหกรรม

ԱՐԵՎԱՆԻ ԽԵՂԱՔ ՀԱՅՈՒԹՅՈՒՆ ՏԵՍԱԿԱՆ ՀԱՅՈՒԹՅՈՒՆ

Digitized by srujanika@gmail.com

ԵԱՀԿԱՆՈՒԹՅԱ (ԽԱՆ) ՄԱՐԴԿԱՆՈՒԹՅԱՆ ԱՆՎԵՐԺԵՄԱՆ ԼՈՒՐԿԱՆՈՒՄԸ ՏԱՐԾՈՒՅԹ ԱԿԱՑԱԿԱՆ ՎԵՐԺԵՄ

2553

ԱՐԱԳԻ ՏԱՄԻԿԻ ՊԵՏԵԼԵՎ ՑԱՌՈՒՅՆ ՄԱՏՍԱՑԵՐ Ի ԲՐԻ

ԽԱՇԽԱՆԱԿԱՆ ԱՎԵՐԿԱՆԱԿԱՆ

የሚደረገውን በኋላ እንደሆነ ስምምነት ተከተል ይችላል •

Digitized by srujanika@gmail.com on 17-3-2013 Library at Anna University 5 Jl (2552-2556) 80

ՏԱՐԱՆԴԻՆԵՐԻ

### กิจกรรมที่ 3

1. ความคืบหน้าการดำเนินงานตามแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย พ.ศ. 2550 – 2554 ด้านต่าง ๆ
  - 1.1 การปรับปรุงประสิทธิภาพระบบโลจิสติกส์ในภาคการผลิต
  - 1.2 การเพิ่มประสิทธิภาพระบบการขนส่งโลจิสติกส์
  - 1.3 การพัฒนาธุรกิจโลจิสติกส์
  - 1.4 การปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้า
  - 1.5 การพัฒนากำลังคนและก่อไข้ขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ให้นักศึกษาอธิบายแต่ละยุทธศาสตร์พอเข้าใจและยกตัวอย่างบางโครงการ
2. การผลักดันแผนยุทธศาสตร์พัฒนาระบบโลจิสติกส์ของไทย ภาครัฐบาลและเอกชนมีบทบาทอย่างไรบ้าง อธิบายพอสั้นๆ

### ความเคลื่อนไหวสำคัญของโลจิสติกส์โลก<sup>8</sup>

#### การจัดอันดับประสิทธิภาพระบบโลจิสติกส์ระหว่างประเทศ

ประสิทธิภาพระบบโลจิสติกส์ประเทศไทยอยู่อันดับที่ 31 ของโลก<sup>9</sup> โดยการใช้ชื่โน้มิโลจิสติกส์และตัวชี้วัด (Logistics Performance Index: LPI) เพื่ออธิบายถึงความน่าเชื่อถือและห่วงโซ่อุปทานแต่ละจุด ทั้งในระดับจุลภาคและมหาภานี พบว่าประเทศไทยมีคะแนนเท่ากับ 3.31 จากคะแนนเต็ม 5.00 และถูกจัดให้อยู่อันดับที่ 31

ตัวชี้โน้มิโลจิสติกส์และตัวชี้วัด (Logistics Performance Index: LPI) เป็นการอัศัยระบบคะแนนเต็ม 5 คะแนนในการเปรียบเทียบประสิทธิภาพของระบบโลจิสติกส์ด้านปริมาณและ

<sup>8</sup> Christopher Willoughby, Transport Service in 21<sup>st</sup> Century: Seamless market or Choice less Churning, January 2000.

<sup>9</sup> ธนาคารโลก รายงานการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ (the Logistics Performance Index and its Indicators 2007)

คุณภาพในระดับประเทศ ทั้งระหว่างประเทศพัฒนาแล้วกับประเทศกำลังพัฒนาหรือกระทั่งภายในกลุ่มประเทศกำลังพัฒนาหรือประเทศพัฒนาแล้วคู่ขั้นเอง

### ตารางที่ 3.1 ประสิทธิภาพระบบโลจิสติกส์

อันดับที่	ประเทศ	ดัชนีโลจิสติกส์และตัวชี้วัด (Logistics Performance Index: LPI)
1	สิงคโปร์	74.19
2	เนเธอร์แลนด์	2/4.18
3	เยอรมนี	74.10
4	สวีเดน	4/4.08
5	ออสเตรเลีย	5/4.06
6	ญี่ปุ่น	6/4.02
7	สวิตเซอร์แลนด์	7/4.02
8	ฮ่องกง	8/4.00
10	แคนาดา	10/3.92
....	...	...
27	มาเลเซีย	27/3.48
30	จีน	30/3.32
31	ไทย	31/3.31
33	เวียดนาม	33/2.89

Source: Connecting to compete: Trade logistics in the global economy, Logistics Performance Index and its indicator, the World Bank 2007

ปัจจัยที่ถูกนำมาใช้เป็นตัวชี้วัดสำคัญ ได้แก่

- พิธีการศุลกากร (Customs)

- โครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure)
  - การส่งสินค้าระหว่างประเทศ (International Shipments)
  - จัดความสามารถในการให้บริการโลจิสติกส์ (Logistics Competence)
  - การติดตามสถานะการส่งสินค้า (Tracking & Tracing)
  - ต้นทุนโลจิสติกส์ภายในประเทศ (Domestic Logistics Cost)
  - การส่งมอบตรงเวลา (Time Lines)

ดังนั้นการใช้ดันนีโลจิสติกส์และตัวชี้วัดในการประเมินคุณภาพ จะสนับสนุนให้การกำหนดนโยบายสำคัญในการพัฒนาระบบโลจิสติกส์เป็นไปอย่างถูกต้องและมีประสิทธิภาพสูงสุด และจะเป็นสิ่งจำเป็นในการเชื่อมต่อประเทศต่าง ๆ โดยเฉพาะประเทศที่กำลังพัฒนาเข้ากับระบบเศรษฐกิจโลกได้อย่างมีประสิทธิภาพ

## การย้ายฐานการผลิต

การขับรุนการผลิตเพื่อลดต้นทุนการผลิตระลอกที่สองเกิดขึ้นภายในปี 2530 สาเหตุจากกลุ่มประเทศผู้ผลิตสินค้าส่งออกสู่ประเทศไทยได้แก่ อ่องกง มาเก๊า เกาหลี สิงคโปร์ และไหัววัน เป็นสินค้าประเภทสิ่งทอ เสื้อผ้า รองเท้า และของเด็กเล่น ได้ขับรุนการผลิตระลอกแรกเข้าสู่ China's Export Zone บริเวณพลาควังดง เชียบเหมิน เชียงไฮและเทียนจิน คาดประงก์เพื่อลดต้นทุนการผลิตให้ต่ำที่สุด

- ปัจจุบันประมาณปี 2550 ได้เกิดการข่ายฐานการผลิตระลอกที่สองไปสู่พื้นที่ต่างๆ ทั่วโลก ซึ่งเกิดขึ้นอย่างแพร่หลาย ทั้งนี้ Wall Street Journal ได้ระบุว่ามีจำนวนประมาณ 6,000 จาก 70,000 โรงงานสัญชาติยังคงที่มีฐานะการผลิตอยู่ในบริเวณสามเหลี่ยมที่ร่วมกันแม่น้ำของประเทศจีน (Pearl river data) กำลังจะปิดกิจการลงสิ้นปี 2551 เนื่องจากต้นทุนการผลิตเกือบทุกประเภทในพื้นที่สูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง เช่น ค่าครองชีพ ค่าจ้าง การเก็บภาษีมูลค่าเพิ่ม การบังคับใช้กฎหมาย แรงงานที่ครอบคลุมสวัสดิการต่างๆ การกำกับดูแลเกี่ยวกับด้านสิ่งแวดล้อม ตลอดจนการที่ค่าเงินหยวนแข็งค่าขึ้น เมื่อเปรียบเทียบกับสหราชอาณาจักร ส่วนโรงงานอื่นๆ ก็มีแนวโน้มที่จะขยายนการผลิตไปชั้นพื้นที่อื่นๆ ที่มีต้นทุนการผลิตต่ำกว่า เช่น ประเทศไทยตอนบน ตอนใต้ของประเทศไทย เวียดนาม อินโดนีเซีย บังกลาเทศหรือในกลุ่มประเทศอาเซียนอื่นๆ

## การลงทุนและธุรกิจโลจิสติกส์โลก<sup>10</sup>

ทิศทางการลงทุนและธุรกิจโลจิสติกส์โลกในระยะเวลาปี 2550–2551 ยังคงมุ่งไปที่การร่วมทุนและขยายธุรกิจให้มีความครอบคลุมตลอดห่วงโซ่อุปทาน ซึ่งกำลังเกิดขึ้นทั่วในกลุ่มประเทศกำลังพัฒนาและพัฒนาแล้ว ตัวอย่างเช่น ผลการสัมมนาเรื่องการใช้ประโยชน์จากการเบี่ยงเบนเศรษฐกิจ ณ ประเทศไทยเดือนธันวาคม 2550 ที่ผ่านมา การเปลี่ยนแปลงระบบโลจิสติกส์ระหว่างประเทศ เช่น

ประเทศไทยและเวียดนาม ได้มีข้อตกลงร่วมกันเพื่อเร่งการก่อสร้างทางด่วน ทางรถไฟฟ้าเรือและระบบโทรศัพท์และเรือรับประทานและเรือสำราญ โครงสร้างพื้นฐานระเบียงเศรษฐกิจเชื่อมต่อระหว่างสองประเทศ บริษัท ดีเอชแอล ของประเทศไทยได้ประกาศจัดตั้งศูนย์การให้บริการ ดีเอชแอลเอ็กซ์เพรส (DHL Express North Asia Hub) ณ สนามบินระหว่างประเทศบูรจง เมืองเชียงไ扬 ด้วยเงินลงทุนจำนวนมากกว่า 175 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา ซึ่งสามารถให้บริการที่มีระดับการให้บริการสูงขึ้นสำหรับการเชื่อมต่อระหว่างเอเชียกับอเมริกาและยุโรป

ออสเตรเลีย บริษัท ไอบีเอ็ม (IBM) ประเทศไทยออสเตรเลียได้ประกาศแผนร่วมทุน 7 ปี กับบริษัทเทลสตรา (Telstra) ซึ่งนับเป็นการขยายห่วงโซ่อุปทานของบริษัทจากการเจรจาตกลงในครั้งนี้ ทำให้บริษัท ไอบีเอ็มขยายการดำเนินการครอบคลุมการดำเนินงานด้านโทรศัพท์และโทรทัศน์ โทรคมนาคมตลอดห่วงโซ่อุปทานของบริษัทเทลสตรา (Telstra) ในประเทศไทยทั้งหมด

ประเทศไทยฟรีเอนเตอร์ไพร์ส กลุ่มบริษัทผู้ผลิตภัณฑ์เรโนในประเทศไทยฟรีเอนเตอร์ไพร์สได้ประกาศจัดตั้งแผนกซัพพลาย เชน แอนด์ โลจิสติกส์ (Supply Chain and Logistics Department) รับผิดชอบด้านการบริหารจัดการภาคการผลิตและการขนส่ง

ประเทศไทยอิปต์ ได้ลงนามในสัญญาร่วมลงทุนโดยจะถือหุ้นประมาณร้อยละ 20 ในการดำเนินการสถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง (Container Terminal) ณ ประเทศไทยอิปต์ ตัวของเงินลงทุนจำนวนมากกว่า 200 ล้านเหรียญสหรัฐฯ ซึ่งมีกำหนดสร้างเสร็จในปี 2552

ประเทศไทย อารามекс (Aramex) ได้เปิดกิจการให้บริการแก่ปัจจัยห่วงโซ่อุปทานแบบใหม่ล่าสุดสำหรับธุรกิจแฟชั่นในตลาดตะวันออกกลาง ซึ่งการให้บริการเกี่ยวกับธุรกิจแฟชั่นมีเป้าหมายครอบคลุมการขยายตัวได้คาดหมายด้านโอกาสการขยายตัวอย่างมากของธุรกิจแฟชั่น

<sup>10</sup> Development Regional and global supply chain Asia Magazine, January/February 2008.

ในภูมิภาค (ตะวันออกกลาง) สำหรับประเทศไทยเพียงประเทศเดียวมีมูลค่าจำนวนมากถึง 7.35 พันล้านเหรียญสหรัฐฯ ในปี 2552 เป็นต้น

### การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ในต่างประเทศ

ในแต่ละประเทศมีระดับพัฒนาด้านโลจิสติกส์ที่แตกต่างกัน ดังนี้เพื่อให้นักศึกษามีความรู้เกี่ยวกับโลจิสติกส์เพิ่มขึ้นในบทนี้ จะกล่าวถึงการพัฒนาระบบโลจิสติกส์บางประเทศ ได้แก่ สหรัฐอเมริกา สหภาพยุโรป ออสเตรเลีย สิงคโปร์ และ香港

สหรัฐอเมริกา มีความก้าวหน้าในการพัฒนาโลจิสติกส์เป็นอย่างมาก การพัฒนาส่วนใหญ่ เป็นการขับเคลื่อนโดยภาคเอกชนเป็นหลัก เนื่องจากมีการแข่งขันอย่างรุนแรงในการลดต้นทุน โดยเฉพาะการพัฒนาและประยุกต์ใช้เทคโนโลยีที่ทันสมัย เช่น การลดต้นทุนขนส่งโดยใช้ Transportation Management Software (TMS) หรือการใช้ Vendor Information Management (VIM) ของ Wal-Mart และมีการสร้างความร่วมมือกันในห่วงโซ่อุปทาน โดยใช้ระบบบริหาร Collaborative Planning Forecasting and Replenishment (CPFR) นอกจากนี้ เอกชนยังมีความตื่นตัวในการจัดระบบฐานข้อมูลโลจิสติกส์เพื่อการวิเคราะห์ต้นทุนแท้จริง ดังนี้ที่ผ่านมาภาครัฐ จึงทำหน้าที่เพียงส่งเสริมให้เกิดการแข่งขันอย่างเสรี เช่น การเปิดเสรีการคุณภาพขนส่งทางอากาศ ทางบก การเปิดเสรีโทรศัพท์และมีการกำกับดูแลด้านกฎหมายอย่างใกล้ชิด เช่น มีการออกกฎหมายเกี่ยวกับการขนส่งที่มีผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม มีกฎหมายรองรับ E-Commerce และ IT ที่มีประสิทธิภาพ มีการผ่อนปรนยกเลิกกฎหมายบรรทุกซึ่งทำให้บริษัทขนส่งสามารถพัฒนาประสิทธิภาพมากขึ้น

สหรัฐอเมริกาได้พัฒนาระบบโลจิสติกส์ก้าวหน้าสูงสุดหรือระดับ Global Logistics Management ดังนี้

- ด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ มีการใช้เพื่อเชื่อมโยงเครือข่ายภายในและระหว่างประเทศ และยังเป็นประเทศผู้นำในการใช้นวัตกรรมเพื่อพัฒนาระบบโลจิสติกส์
- ปัจจัยพื้นฐาน มีกฎหมายเกี่ยวกับการขนส่งที่มีผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม มีกฎหมายรองรับ E-Commerce และ IT ที่มีประสิทธิภาพ
- ด้านการขนส่ง การเชื่อมต่อระหว่าง Mode การขนส่งระหว่างประเทศมีประสิทธิภาพ และมีระบบปรับเปลี่ยนสภาพอากาศในการขนส่งภายในและระหว่างประเทศ

- โครงการส่งเสริมการขนส่งหลาบรูปแบบ เช่น การจัดทำ Loading Unit ที่เป็นมาตรฐาน EU

- โครงการเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่ง เช่น การพัฒนาระบบนำร่องโดยใช้ดาวเทียม (The Galileo Program)

ตลาดผู้ขนส่งมีการแข่งขันมากขึ้น โดยเฉพาะการขนส่งทางบก มีการขยายตัวอย่างรวดเร็ว สำหรับจุดมุ่งหมายรักษาสมดุลการใช้รูปแบบการขนส่งได้ดำเนินนโยบายคือ (1) วางแผนนโยบายในการกำหนดแบบแผนการขนส่งของสินค้าในแต่ละอุตสาหกรรม (2) วางแผนนโยบายเพื่อสร้างความเข้าใจเกี่ยวกับการขนส่งต่อเนื่องหลาบรูปแบบ ผลการดำเนินงานคือ

- เอกชนให้ความร่วมมือในการเลือกใช้ Mode การขนส่งที่เหมาะสมกับแต่ละอุตสาหกรรม

การท่องค์ประกอบด้านโลจิสติกส์สหภาพยุโรปได้พัฒนามาก เนื่องจากบทบาทภาครัฐเป็นส่วนสำคัญด้านพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานซึ่งเป็นส่วนรวมและต้องลงทุนสูง ขณะที่เอกชนได้ร่วมพัฒนาในส่วนที่ตนอาจสามารถทำได้เอง ดังนี้ ระดับการพัฒนาโลจิสติกส์ของสหภาพยุโรปอยู่ในขั้นสูงสุด เช่นเดียวกับสหรัฐอเมริกาคือ Global Logistics Management ดังนี้

- ด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ มีการเชื่อมโยง IT โดยระบบ EDI ระหว่างบริษัท โดยการนำของบริษัทผู้นำในอุตสาหกรรมต่าง ๆ และเริ่มใช้ระบบนำร่องด้วยดาวเทียมเพื่อการจัดการโลจิสติกส์ระหว่างประเทศอย่างเป็นระบบ

- ด้านปัจจัยพื้นฐาน ให้ความสำคัญในการออกแบบภูมายที่เอื้ออำนวยต่อการแข่งขันและทบทวนภูมายที่ล้าหลัง

- ด้านการขนส่ง มีการใช้รูปแบบการขนส่งอย่างมีประสิทธิภาพในบางประเทศ สมาชิกแต่ยังต้องการการพัฒนาในบางประเทศ มีการตั้งมาตรฐาน Loading Unit เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการเชื่อมต่อระหว่างรูปแบบการขนส่งและมีการศึกษาและเผยแพร่ Green Paper เพื่อลดผลกระทบของการเติบโตด้านการขนส่งต่อสิ่งแวดล้อม

- ด้านความรู้ มีการพัฒนาผู้เชี่ยวชาญด้านโลจิสติกส์ โดยเฉพาะบริษัทข้ามชาติของสหภาพยุโรปได้นำการจัดการโลจิสติกส์ไปใช้ในประเทศที่ตั้งสาขา

อสเตรเลีย เริ่มให้ความสำคัญกับการพัฒนาระบบโลจิสติกส์อย่างเป็นระบบ โดยมีวิสัยทัศน์ว่าระบบโลจิสติกส์ที่มีประสิทธิภาพนั้นจะสามารถช่วยเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ เนื่องจากรัฐบาลอสเตรเลียตระหนักรู้ว่าด้านทุนโลจิสติกส์ของประเทศยังอยู่ใน

ระดับสูง ซึ่งเป็นอุปสรรคต่อการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจ รัฐบาลได้ตั้งหน่วยงานด้านโลจิสติกส์ ให้เป็นกลไกสำคัญในการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ โดยหน่วยงานดังกล่าว มีลักษณะดังนี้

1. Australian Logistics Council เป็นเวทีที่ให้รัฐบาลและเอกชนสามารถร่วมกันแก้ไข ปัญหาโลจิสติกส์ที่เกิดขึ้นประกอบด้วยตัวแทนจากหน่วยงานภาครัฐ ซึ่งส่วนใหญ่เป็นตัวแทนจาก กระทรวงคมนาคม มีประธานร่วมคือนายกรัฐมนตรีและรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม โดยมี กระทรวงคมนาคมเป็นฝ่ายเลขานุกิจที่รับผิดชอบการทำงานของ Working Group ต่าง ๆ จากการ ร่วมลงทุนระหว่าง Federal Government และ Freight Council คิดเป็นมูลค่า 9.2 ล้านเหรียญ ออสเตรเลียต่อปีระหว่างปี 2545 – 2548

2. Steering Group เป็นสำนักงานฯ ที่ทำการศึกษาและให้คำแนะนำต่อ Council ใน ประเด็นโลจิสติกส์ต่าง ๆ แต่ละคนประกอบด้วยตัวแทนจากภาคเอกชนที่อยู่ในอุตสาหกรรม โลจิสติกส์ที่เกี่ยวข้อง ตัวอย่าง โครงการจากแต่ละสำนักงานมีดังต่อไปนี้

- Leadership หรือการเป็นผู้นำด้าน โลจิสติกส์จักระบบ Industry classification ใหม่ เพื่อให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น และจัดตั้งสำนักงานฯ เพื่อสร้างมาตรฐานของข้อมูล โลจิสติกส์
- Security หรือด้านความปลอดภัย ออกแบบมาตรฐานการขนส่งสินค้าอันตราย
- People and Education & Innovation หรือด้านการศึกษาของบุคลากรและการพัฒนา วัตถุประสงค์ ได้จัดทำแผนที่ทรัพยากรแรงงานที่อยู่ในอุตสาหกรรม โลจิสติกส์ จัดลำดับความสำคัญ ของโปรแกรมการศึกษาเรื่อง โลจิสติกส์ แนะนำการใช้ระบบ EAN – UC, จัดทำคู่มือเพื่อเป็น แนวทางให้เอกชนใช้ IT ใน การบริหาร โลจิสติกส์ และศึกษาความเป็นไปได้ในการใช้ Intelligent Transport System, Cargo Tracking
- Infrastructure and Sustainability & Regulation หรือด้าน โครงสร้างพื้นฐานและ กฎระเบียบ ได้พัฒนาแนวโน้มรายด้าน Infrastructure ในระยะยาวส่งเสริมให้เกิดการใช้ งบประมาณเพื่อพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานอย่างเป็นเอกภาพ ก่อตั้ง National Transport Commission (NTC) ให้เป็นเวทีในการวางแผนและแก้ไขกฎหมายต่าง ๆ เพื่อพัฒนาขีด ความสามารถและกระตุ้นให้ผู้ที่อยู่ในอุตสาหกรรม โลจิสติกส์ ของ ISO 14000

เมื่อวิเคราะห์ระดับการพัฒนา โลจิสติกส์ ของ ออสเตรเลียพบว่า ออสเตรเลียยังไม่ได้ก้าว ไปสู่การเชื่อมโยงระหว่างองค์กรสูง เมื่อเทียบประเทศอื่น ๆ การพัฒนาระบบ โลจิสติกส์

ออสเตรเลียจึงข้ออยู่ในขันที่สามคือ Internally Integrated Logistics ในอนาคตมีแนวโน้มสามารถพัฒนาไปสู่ระดับขั้นสูงสุดหรือขั้นต่อไปอย่างรวดเร็วดังนี้ :-

- ด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ มีการใช้ระบบ EAN เพื่อสร้างมาตรฐานอุตสาหกรรม แต่ยังไม่มีการเชื่อมต่อระบบ EDI ระหว่างองค์กรอย่างทั่วถึง มีการวางแผนศึกษาระบบ Tracking ที่สามารถนำมาใช้ในอนาคตได้

• ด้านปัจจัยพื้นฐาน ยังไม่ได้มีการแก้ไขกฎหมายแต่อย่างใด จากการวิเคราะห์ในเบื้องต้นนี้จะเห็นได้ว่าประเทศไทยฯ มีความตื่นตัวด้านโลจิสติกส์เป็นอย่างมากและกำลังพัฒนาไปในทิศทางเดียวกัน

- ด้านการขนส่ง มีการมองภาพรวมการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานเพื่อเกิดประโยชน์โดยรวม พร้อมทั้งตั้งสำนักงานฯ เพื่อแก้ไขปัญหาด้านการขนส่ง แต่ยังไม่ได้มีการดำเนินถึงการเชื่อมต่อระหว่าง mode มากนัก หากแต่ผู้การพัฒนาประสิทธิภาพโครงสร้างพื้นฐานในแต่ละรูปแบบการขนส่ง

- ด้านความรู้ มีการทำแผนที่บุคลากรหรือ HR mapping ในอุตสาหกรรมโลจิสติกส์เพื่อศึกษาความต้องการบุคลากรในส่วนต่างๆ มีความพยายามให้ความรู้ ความเข้าใจด้านการบริหารด้านโลจิสติกส์ในภารกิจ

สิงคโปร์ ให้ความสำคัญการพัฒนาโลจิสติกส์อย่างมาก และได้กำหนดอุตสาหกรรมโลจิสติกส์เป็นหนึ่งในอุตสาหกรรมยุทธศาสตร์ ซึ่งสอดคล้องกับนโยบายในการพัฒนาของประเทศไทยที่ต้องการส่งเสริมอุตสาหกรรมที่ขับเคลื่อนโดยฐานความรู้ (Knowledge driven industries) ปัจจุบัน อุตสาหกรรมโลจิสติกส์สามารถสร้างมูลค่าเพิ่มให้กับประเทศได้สูงถึง 8% ซึ่งเป็นผลจากการขับเคลื่อนนโยบายที่อาศัยความได้เปรียบเชิงภูมิศาสตร์พัฒนาประเทศให้เป็นจุดเปลี่ยนถ่ายการขนส่งสินค้า (transition port) ระหว่างประเทศซึ่งสนับสนุนด้วยการมีท่าเรือ และท่าอากาศยานที่ทันสมัย

นโยบายโลจิสติกส์ของสิงคโปร์ได้กำหนดทำโดย Economic Development Board of Singapore (EDB) ซึ่งเป็นหน่วยงานกลางที่ทำหน้าที่วางแผนและส่งเสริมการลงทุนภายใต้หลักการสำคัญคือ CORE ซึ่งหมายถึง Connectivity, Openness, Reliability และ Enterprise, EDB มีหน่วยงานที่ทำหน้าที่รับผิดชอบอุตสาหกรรมโลจิสติกส์โดยตรงและเป็นแกนหลักในการรับอุปสรรคและช่วยแก้ปัญหาเกี่ยวกับโลจิสติกส์ของภาคเอกชน เมื่อพิจารณาด้วยการพัฒนาของสิงคโปร์แล้วจะพบว่า อยู่ในระดับ External Integrated Logistics โดยมีรายละเอียดดังนี้

- ด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ การใช้ IT ของผู้ประกอบการในระดับ SMEs อยู่ในระดับต่ำ ในการเชื่อมโยงทั้ง Supply Chain ภาครัฐอยู่ในระหว่างการพัฒนาระบบ e – Government ให้เป็น Seamless Flow คือให้มีข้อมูลมีการไหลผ่านอย่างไม่มีอุปสรรคระหว่างหน่วยงาน ประสบความสำเร็จอย่างมากในการทำระบบ Trade Net เพื่อร่วมกันความสะดวกในพิธีการคุ้มครอง

- ด้านปัจจัยพื้นฐาน ระบบกฎหมายอื่นต่อภาคธุรกิจโดยเปิดกว้างให้กับบริษัทต่างชาติในการทำธุรกิจที่เกี่ยวกับการให้บริการด้านโลจิสติกส์

- ด้านการขนส่ง มีระบบห้าเรือและห้าอากาศยานที่ทันสมัยและเป็นศูนย์กลางการขนส่งของภูมิภาค มีระบบตรวจสอบสินค้าที่ขนส่งเข้าออกอย่างมีประสิทธิภาพ

- ด้านความรู้ เพื่อการเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ของเอเชีย รัฐบาลมีความพยายามที่จะส่งเสริมให้บริษัทใช้เทคโนโลยีป้องเป็นที่ทดลองแนวคิดใหม่ๆ ด้านโลจิสติกส์และได้ร่วมกับ Georgia Institute of Technology ใน การเปิดหลักสูตรเพื่อพัฒนาบุคลากรด้านโลจิสติกส์โดยเฉพาะ

ยังคง มีความตื่นตัวในด้านโลจิสติกส์อย่างมาก เนื่องจากได้รับแรงกดดันจากการพัฒนาอย่างรวดเร็วของห้าเรือในแถบจีนตอนใต้ เช่น ห้าเรือกว้าง ใจ ภาครัฐจึงได้มีการทำหนดบุคลาศาสตร์ด้านโลจิสติกส์อย่างชัดเจน โดยมีเป้าหมายพัฒนาตนเองให้เป็นประเทศจีนตอนใต้ โดยเฉพาะอย่างยิ่งบริเวณ Pearl River Delta

ปี 2544 ยังคงได้ตั้งหน่วยงานพิเศษ เพื่อให้การพัฒนาระบบโลจิสติกส์เป็นไปอย่างมีระบบและตรงกับเป้าหมายทางบุคลาศาสตร์ หน่วยงานพิเศษคือ Logistics Committee (LOGSCOM) และ Logistics Council (LOGSCOUNCIL) ซึ่งเป็นการทำงานร่วมกันระหว่างภาครัฐและเอกชน โดยภาครัฐจะทำหน้าที่เป็นผู้สนับสนุนและเอกชนเป็นผู้บังคับเคลื่อน

LOGSCOM – หรือ The Steering Committee on Logistics Development มีบทบาทในการกำหนดนโยบายการรวมของโลจิสติกส์และรับฟังข้อเสนอแนะจาก LOGSCOUNCIL ประกอบด้วยรัฐมนตรีว่าการและปลัดกระทรวงที่เกี่ยวข้อง มี Financial Secretary เป็นประธาน และมีอำนาจเบ็ดเตล็ดในการตัดสินใจ

LOGSCOUNCIL – หรือ Hong Kong Logistics Development Council มีบทบาทในการนำนโยบายจาก LOGSCOM ไปปฏิบัติและเป็นเวทีในการแลกเปลี่ยนระหว่างภาครัฐและเอกชน ประกอบด้วยผู้แทนจากภาครัฐจำนวน 4 คน ภาคเอกชน 36 คน ซึ่งเป็นผู้นำด้านอุตสาหกรรมที่ได้รับการคัดเลือกจากภาคเอกชน และมี Secretary for Economic Development and Labor เป็นประธานและเป็นกลไกในการเชื่อมโยงกับ LOGSCOM

Logistics Project Group – เป็นกลุ่มปฏิบัติงานเฉพาะตามด้านที่ LOGSCOUNCIL ได้ให้ความสำคัญประกอบด้วยผู้แทนจากภาครัฐและภาคเอกชน มีเอกชนเป็นผู้ในแต่ละกลุ่ม ได้รับการสนับสนุนด้านการเงินจากภาครัฐ กลุ่มปฏิบัติงานเฉพาะมีทั้งหมด 5 กลุ่มหลักดังต่อไปนี้

1. P – Logistics (Physical Infrastructure หรือด้านโครงสร้างพื้นฐาน) ซึ่งมีหน้าที่ในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและกฎหมายที่เป็นอุปสรรคต่อการไหลของสินค้าเข้าหรือสินค้าออกจากช่องทาง นอกจากนี้สำนักงานนี้ยังให้ความสนใจกับการปรับขั้นตอน (Process Re – Engineering) ของกระบวนการศุลกากรและหน่วยงานที่ต้องปฏิบัติอื่นๆ ตัวอย่างโครงการที่มีการเริ่มจากสำนักงานฯ คือการกำหนดแผนงานในการสร้าง Value Added Logistics Park เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการจัดการสินค้า โดยเน้นการรองรับ TLP (Third Party Logistics Providers) และบริษัทขนส่ง รวมทั้งการเชื่อมโยง mode การขนส่งอีก โครงการคือ การปรับปรุงกระบวนการขนส่งสินค้าผ่านชายแดนให้สมேือนไร้รอยต่อ (Seamless Flow)

2. E-Logistics (Electronic) รับผิดชอบในการพัฒนาระบบทek โนโลยีสารสนเทศพื้นฐาน ซึ่งเป็นผลจากการศึกษาความเป็นไปได้ที่จัดทำขึ้นในปี 2545 ตัวอย่างโครงการคือ การเร่งกระบวนการพัฒนา Digital Trade and Transportation Network (DTTN) System ซึ่งเป็นระบบการเชื่อมโยงข่าวสารและสร้างความร่วมมือกับทุกกลุ่ม (Stakeholders) ในระบบโลจิสติกส์

3. H – Logistics (Human Resource หรือด้านการพัฒนาบุคลากร) มุ่งเน้นในการพัฒนาบุคลากรและสร้างองค์ความรู้ด้านโลจิสติกส์โดยร่วมมือกับ Vocational Training Council (สถาบันอาชีวะ) ในการกำหนดมาตรฐานการศึกษาของอุดสาหกรรมโลจิสติกส์และร่วมมือกับผู้ประกอบการให้นักศึกษาสามารถฝึกงานจริง

4. M-Logistics (Marketing หรือการตลาด) ทำหน้าที่คุ้มครองในด้านการตลาดและโครงการสนับสนุนเพื่อแสดงให้ประชาชนโลกเห็นถึงศักยภาพด้านโลจิสติกส์ของช่องทาง โดยได้รับการจัดงาน International Logistics Conference ในช่องทาง และร่วมมือกับ Trade Development Council ในการจัด Logistics Conference and Expo ใน Guangzhou ในปี 2547

5. S-Logistics (SMEs หรือวิสาหกิจขนาดกลางและเล็ก) มีหน้าที่ในการส่งเสริมให้ SMEs รับแนวคิดด้านโลจิสติกส์ไปใช้มากขึ้น โดยจัดงานสัมมนาร่วมกับผู้แทนธนาคารในการสนับสนุนด้านการเงินแก่ SMEs ด้านโลจิสติกส์ และจัดอบรมพิเศษให้กับผู้ประกอบการ SMEs ทั้งในระดับบริหารและระดับปฏิบัติการ

การดำเนินงานของหน่วยงานพิเศษนี้นับว่าประสบความสำเร็จในระดับหนึ่ง โดยมีข้อสังเกตว่าเกิดจากความเข้มแข็งของภาคเอกชนที่เป็นแกนนำ LOGCOUNCIL และความรวดเร็วชัดเจนของนโยบายรัฐในส่วนของ LOGSCOM ทำให้เกิดผลเป็นรูปธรรมในระยะเวลาอันรวดเร็ว

เมื่อวิเคราะห์ถึงระดับการพัฒนาด้านโลจิสติกส์จากองค์ประกอบต่างๆ สามารถสรุปได้ว่า การพัฒนาของยังคงอยู่ในชั้น External Integrated Logistics โดยมีรายละเอียดสังเขปดังนี้

- ด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ การใช้ IT ของผู้ประกอบการอยู่ในระดับ SMEs ยังมีอย่างจำกัดและอยู่ในระหว่างการพัฒนาเครือข่ายดิจิทอลเพื่อเชื่อมการค้า การขนส่ง (Digital Trade and Transport Network: DTTN) ภายในและระหว่างประเทศ

- ด้านปัจจัยพื้นฐาน ระบบกฎหมายขึ้นอยู่กับประเทศไทย มีศักยภาพและความได้เปรียบในการเป็นช่องทางขนส่งสินค้าจากจีนออกสู่ภูมิภาค

- ด้านการขนส่ง มีระบบทำเรือที่ทันสมัยและเป็นศูนย์กลางการขนส่งในภูมิภาค การขนส่งสินค้ายังคงเป็นหลักในประเทศไทย ไม่ได้เน้นการส่งออกสู่ภูมิภาค แต่เน้นการส่งออกสู่ภูมิภาค การสร้าง Value – Added Logistics Park ซึ่งเป็นศูนย์รวมการบริการกิจกรรมด้านโลจิสติกส์ (One-Stop Integrated Services) และสะพานเชื่อมกับประเทศไทยเพื่ออำนวยความสะดวกในการเชื่อมต่อการขนส่งระหว่างประเทศ

## ประเทศไทย

โลจิสติกส์นับว่าเป็นเรื่องใหม่สำหรับประเทศไทย แต่เป็นหัวข้อที่ได้รับความสนใจอย่างรวดเร็ว เมื่อจากเป็นที่ยอมรับว่า เป็นปัจจัยสำคัญในการพัฒนาเชื่อมความสามารถในการแข่งขันทั้งในระดับธุรกิจและในระดับประเทศ เมื่อพิจารณาถึงองค์ประกอบด้านโลจิสติกส์ของประเทศไทย แล้ว พบว่าระดับการพัฒนาโลจิสติกส์ของไทยยังอยู่ในยุคเริ่มต้น คืออยู่ในชั้นระหว่างการพัฒนาจากช่วง Physical Distribution ไปสู่ชั้น Internally Integrated Logistics โดยมีรายละเอียดแต่ละด้านดังต่อไปนี้

- ด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ ภาคธุรกิจในระดับ SMEs ยังไม่มีการนำเอาเทคโนโลยีสารสนเทศมาช่วยในการบริหารระบบโลจิสติกส์ภายในองค์กรมากนัก ส่วนใหญ่ยังเป็นการ Software เกาะกิจกรรม เช่น ระบบบัญชี ระบบการผลิต เป็นต้น ในขณะที่ผู้ประกอบการรายใหญ่เริ่มนิยมการลงทุน Software เช่น SAP หรือ Oracle เพื่อจัดการระบบโลจิสติกส์ภายในองค์กร อย่างไรก็ตาม การใช้เทคโนโลยีเชื่อมต่อระหว่างองค์กรยังมีอยู่อย่างจำกัด ส่วนใหญ่เป็นบริษัทขนาด

(MNCs) เมื่อเปรียบเทียบกับประเทศอื่นแล้วพบว่าการเรื่องไปของข้อมูลระหว่างหน่วยงานต่าง ๆ ของไทยในกระบวนการนำเข้าส่งออกซึ่งมีอยู่อย่างจำกัด และระบบ EDI เพื่อเชื่อมข้อมูลในกระบวนการคุลการที่เริ่มนิการใช้นั้น ยังไม่เป็นที่แพร่หลายมากนัก เนื่องจากมีค่าใช้จ่ายสูง

- ด้านปัจจัยพื้นฐาน กฏระเบียบฯความชัดเจน ยังมีความชำรุดและล้าหลัง เช่น ไม่มีกฎหมายเฉพาะสำหรับการขนส่งภายในประเทศไทยทางบก ทางอากาศ และทางน้ำ จึงต้องใช้กฎหมายเพ่งและพาณิชย์ หรือ พระราชบัญญัติรถไฟที่ไม่ได้มีการปรับปรุงตั้งแต่ปี 2464 นอกจากนี้ยังมีปัญหาด้านการบังคับใช้กฎหมาย

- ด้านการขนส่ง โครงสร้างพื้นฐานมีความเพียงพอในระดับหนึ่ง เนื่องจากภาครัฐมีการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานอย่างต่อเนื่อง เช่น การวางเครือข่ายถนนทั่วประเทศ (ปี 2530 – 2545) ความขาวของถนนในประเทศไทยได้เพิ่มขึ้นเกือบร้อยละ 30) การสร้างสนามบินใหม่เป็นดันอย่างไรก็ตาม การขนส่งยังมีการกระจากตัวอยู่ที่การใช้รถบรรทุก การขนส่งทางน้ำ หรือระบบราง ยังไม่ได้ใช้อย่างเต็มประสิทธิภาพ ซึ่งส่วนหนึ่งเกิดจากการบริหารงาน และส่วนหนึ่งเกิดจากขาดระบบการเชื่อมต่อระหว่างรูปแบบการขนส่ง (Intermodal Connection) ที่มีประสิทธิภาพ ขั้นตอนการส่งออกและนำเข้าสินค้ายังขับข้อนทำให้เกิดความล่าช้า ยังไม่มีการคำนึงถึงผลกระทบของการขนส่งต่อสิ่งแวดล้อม

- ด้านความรู้ ถึงแม่ภาครัฐและเอกชนจะมีความตื่นตัวถึงความสำคัญของการจัดระบบแต่บุคลากร โดยทั่วไปยังขาดความเข้าใจที่แท้จริง โดยยังมองโลจิสติกส์เป็นเรื่องของการขนส่งเพียงอย่างเดียว ผู้ประกอบการยังขาดข้อมูลและความรู้ในการประยุกต์การจัดการโลจิสติกส์ให้เกิดประโยชน์กับการทำงานในปัจจุบัน ผู้ให้บริการ Value Added โลจิสติกส์ เช่น 3PL ยังมีข้อจำกัดส่วนใหญ่เป็นบริษัทข้ามชาติซึ่งเป็นผู้นำ Know – How การบริหารจัดการเข้ามาแต่ผู้ประกอบการไทยยังไม่นิยมใช้บริการมากนัก

#### กิจกรรมที่ 4

1. ปัจจัยที่วัดประสิทธิภาพระบบโลจิสติกส์โลกมีอะไรบ้าง
2. การเคลื่อนย้ายฐานการผลิต เกิดจากสาเหตุสำคัญอะไร
3. อธิบายພอเข้าใจเกี่ยวกับการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ประเทศไทยไป

## สรุป

ปัจจุบันยุคโลกาภิวัฒน์ ธุรกิจการค้าระหว่างประเทศมีการแข่งขันสูง ด้านทุนการผลิต สินค้าประกอบด้วย วัตถุคงทน ค่าแรงงาน ค่าขนส่ง ค่าใช้จ่ายบริหาร ภาษี และอื่นๆ เป็นต้น ความ ได้เปรียบเชิงการค้าไม่อาจพึ่งพาค่าแรงงานถูก เช่นอดีตต่อไป ผู้ประกอบการต้องสร้างมูลค่าเพิ่มให้ สินค้าและบริการ และลดต้นทุนโลจิสติกส์ ได้แก่ การสร้างความพึงพอใจด้านสินค้าและบริการ มี ราคาถูก ต้นทุนต่ำ คุณภาพดี ทันสมัย สินค้าถึงผู้บริโภครวดเร็ว ทันใจ เป็นต้น การบริหาร จัดการโลจิสติกส์จึงมีความสำคัญและจำเป็น วันที่ 27 กุมภาพันธ์ 2550 อธิคະรัฐมนตรีได้ลงมติ เห็นชอบแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย พ.ศ. 2550 – 2554 ได้ กำหนดเนื้อหาสำคัญของแผนงาน 5 หัวข้อคือ

1. การปรับปรุงประสิทธิภาพระบบโลจิสติกส์ในภาคการผลิต
2. การเพิ่มประสิทธิภาพระบบขนส่งและโลจิสติกส์
3. การพัฒนาธุรกิจโลจิสติกส์
4. การปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้า
5. การพัฒนากำลังคนและกลไกการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์

การดำเนินงานตามแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์มีความคืบหน้า มีปัญหา และอุปสรรค จำเป็นต้องมีการผลักดันเร่งด่วนในหลายๆ โครงการและหลายๆ ปัจจัยสนับสนุน หน่วยงานที่เกี่ยวข้องได้เสนอแนะและให้ความคิดเห็นเพื่อการปรับปรุงและเพิ่มประสิทธิภาพการ พัฒนา

เมื่อเปรียบเทียบประสิทธิภาพระบบโลจิสติกส์ประเทศไทยกับต่างประเทศ ประเทศไทย อยู่อันดับที่ 31 เมื่อจากโลจิสติกส์ไทยมีปัญหาหลายประการ เช่น ด้านปัจจัยพื้นฐาน เทคโนโลยี สารสนเทศ การขนส่งและการขาดความรู้และบุคลากร โลจิสติกส์ ระดับการพัฒนาโลจิสติกส์ของ ประเทศไทย จึงอยู่ในขั้นเริ่มต้นคืออยู่ระหว่างการพัฒนาช่วง Physical Distribution ไปสู่ขั้น Internally Integrated Logistics

## แบบฝึกหัด

1. นักศึกษามีความรู้ ความเข้าใจเกี่ยวกับการบริหารจัดการโลจิสติกส์อย่างไร อธิบายพร้อมแสดงความคิดเห็น
2. ห่วงโซ่อุปทาน (Supply Chain) มีความเกี่ยวข้องกับการดำเนินชีวิตประจำวันอย่างไร มีความสำคัญอย่างไร
3. แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย พ.ศ. 2550 – 2554 มีวัตถุประสงค์สำคัญอย่างไร และกำหนดนโยบายสำคัญอย่างไร
4. การผลักดันยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยมีความจำเป็นอย่างไร ภาครัฐบาลและเอกชนมีบทบาทอย่างไร
5. สภาพภูมิป่าได้พัฒนาโลจิสติกส์ถึงขั้นสูงสุด คือ Global Logistics มีปัจจัยอะไรสนับสนุน อธิบายพอเข้าใจ

