

## บทที่ 3

### บทเรียนแนวทางการปรับตัวอันเนื่องมาจากการจัดทำเขตการค้าเสรี ของธุรกิจให้บริการโลจิสติกส์ในต่างประเทศ

#### 3.1. การวิเคราะห์ผลกระทบจากการจัดทำเขตการค้าเสรีต่อธุรกิจให้บริการ โลจิสติกส์

การจัดทำเขตการค้าเสรีนั้น แม้ว่าในความตกลงจะไม่ได้กำหนดไว้อย่างชัดเจนว่าจะมีการเปิดเสรีในธุรกิจบริการโลจิสติกส์ แต่การจัดทำเขตการค้าเสรีดังกล่าวจะช่วยเพิ่มปริมาณการค้าระหว่างประเทศคู่เจรจาเพิ่มขึ้นเป็นอย่างมาก ซึ่งจะก่อให้เกิดความต้องการขนส่งสินค้ารวมถึงปัจจัยการผลิตระหว่างประเทศที่เพิ่มขึ้นอย่างมหาศาล ทำให้การจัดทำเขตการค้าเสรีนั้นส่งผลกระทบต่อปริมาณอุปสงค์ต่อบริการโลจิสติกส์ที่เพิ่มขึ้น อย่างไรก็ตามหากในความตกลงนั้นมีการระบุอย่างชัดเจนในประเด็นเรื่องการเปิดเขตการค้าเสรีในส่วนของบริการโลจิสติกส์ ก็จะเป็นการเพิ่มจำนวนคู่แข่งทางธุรกิจจากต่างประเทศ เป็นแรงผลักดันให้เกิดการแข่งขันในธุรกิจโลจิสติกส์ที่รุนแรงมากขึ้น อาจส่งผลให้ผู้ประกอบการต้องลดราคาและมีความสามารถในการทำกำไรลดลง ในอีกมุมหนึ่งก็จะช่วยให้ราคาการให้บริการโลจิสติกส์ลดลง เพิ่มประสิทธิภาพในระบบเศรษฐกิจ และหากมีการอนุญาตให้มีการลงทุนในธุรกิจนี้ได้มากขึ้น ก็จะส่งผลให้มีการย้ายของเงินทุนเข้ามาในประเทศ เทคโนโลยีต่าง ๆ ก็จะถ่ายทอดสู่ผู้ประกอบการไทย รวมถึงแรงงานจากต่างประเทศก็จะสามารถเข้ามาได้ด้วยเช่นกัน อย่างไรก็ตาม การเปิดเสรีที่เอื้อต่อการเข้ามาของต่างชาติรายใหญ่เพียงไม่กี่รายอาจทำให้ต่างชาติเข้ามาครอบงำกิจการโลจิสติกส์ของประเทศ มีอำนาจเหนือตลาดและเหนือรัฐในการควบคุมราคาการให้บริการ ทำให้ภาครัฐต้องมีการเตรียมพร้อมในเรื่องของการบังคับใช้กฎหมายป้องกันการผูกขาด การกำกับดูแลที่โปร่งใส และเตรียมความพร้อมผู้ประกอบการของไทย ซึ่งส่วนใหญ่เป็นรายเล็ก ควบคู่กัน เพื่อลดต้นทุนและเพิ่มประโยชน์ของการเปิดเสรีทางการค้าของประเทศ ตารางต่อไปนี้จะสรุปใจความสำคัญของผลกระทบของการจัดทำเขตการค้าเสรีต่อธุรกิจให้บริการโลจิสติกส์

ตารางที่ 3-1: ตารางแสดงผลกระทบจากการจัดทำเขตการค้าเสรีต่อธุรกิจให้บริการ  
โลจิสติกส์โดยสรุป

ผู้ได้รับผลกระทบ	ผลกระทบด้านบวก	ผลกระทบด้านลบ
ภาพรวม	<ul style="list-style-type: none"> <li>เพิ่มประสิทธิภาพของบริการโลจิสติกส์ซึ่งจะเป็นประโยชน์ต่อธุรกิจอื่น ๆ ในการลดต้นทุนและเพิ่มประสิทธิภาพ และส่งผลดีต่อเศรษฐกิจโดยรวม</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ผู้ประกอบการจากต่างชาติซึ่งมีศักยภาพและเงินทุนมากกว่าอาจผูกขาดตลาดในประเทศได้</li> </ul>
ผู้ประกอบการ	<ul style="list-style-type: none"> <li>สามารถดึงดูดการลงทุนจากต่างประเทศได้มากขึ้น</li> <li>เพิ่มโอกาสในการออกไปลงทุนในตลาดต่างประเทศโดยประเทศที่น่าสนใจคือ อินโดนีเซีย ฟิลิปปินส์ และมาเลเซีย ซึ่งมีตลาดใหญ่ ธุรกิจ Logistics สามารถทำกำไรได้สูง และมีโครงสร้างพื้นฐานรองรับดีพอสมควร</li> <li>สามารถดึงดูดแรงงานฝีมือจากต่างประเทศได้มากขึ้น</li> <li>เปิดโอกาสให้มีการถ่ายทอดความรู้และเทคโนโลยี</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ต้องเผชิญกับการแข่งขันที่รุนแรงขึ้นจากต่างชาติ</li> <li>ผลกำไรที่ได้จากการลงทุนอาจตกอยู่ในมือนักลงทุนข้ามชาติมากกว่าคนไทย</li> <li>การถ่ายทอดเทคโนโลยีอาจมีข้อจำกัดในทางปฏิบัติ</li> </ul>
ผู้บริโภค	<ul style="list-style-type: none"> <li>การแข่งขันที่สูงขึ้นส่งผลให้ผู้บริโภคได้รับบริการที่มีคุณภาพดีขึ้นในราคาที่ถูกลง และมีทางเลือกหลากหลายมากขึ้น</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>หากผู้ประกอบการข้ามชาติรายใหญ่สามารถครองตลาดได้อาจก่อให้เกิดการผูกขาดและส่งผลเสียในระยะยาว</li> </ul>
ภาครัฐ	<ul style="list-style-type: none"> <li>เปิดโอกาสให้มีการปรับปรุงกฎหมายและกฎระเบียบที่ยังล้าหลังให้ทันสมัยมากขึ้น และปรับปรุงมาตรฐานการกำกับดูแลให้โปร่งใสมากขึ้น</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ต้องมีการปรับปรุงกฎหมายให้ทันสมัยรวมถึงยังขาดกลไกบังคับใช้ที่มีประสิทธิภาพ</li> <li>ยังขาดการเตรียมความพร้อมอย่างเป็นระบบเนื่องจากนโยบายการเปิดเสรีภาคบริการยังไม่ชัดเจน</li> </ul>

ที่มา: รวบรวมโดยคณะผู้วิจัย

## 3.2. กรณีศึกษาจากต่างประเทศ

### 3.2.1. กรณีศึกษาประเทศมาเลเซีย

#### 3.2.1.1. ความสามารถในการแข่งขันและสภาวะธุรกิจโลจิสติกส์

จากการศึกษาของ World Economic Forum ในรายงาน The Global Competitiveness Index (GCI) ในปี 2555 (World Economic Forum, 2555) มาเลเซียเป็นประเทศในกลุ่มกำลังพัฒนาก้าวหน้าและมีระดับการพัฒนาอยู่ในระดับที่ 2-3 ซึ่งเป็นอันดับเกือบสูงสุด หรือเป็นประเทศที่มีการพัฒนาโดยใช้ประสิทธิภาพของปัจจัยการผลิตเป็นหลักและมีนวัตกรรมเป็นปัจจัยเสริมในการขับเคลื่อนการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจ จากการศึกษานี้เปรียบเทียบกับอีก 142 ประเทศ มาเลเซียมีอันดับของ GCI ในอันดับที่ 25 ซึ่งดีขึ้นจากอันดับที่ 26 ในปี 2554 หากพิจารณาในแง่ละมิตพบว่าในส่วนของ **โครงสร้างพื้นฐาน** อันประกอบไปด้วยสถาบันทางสังคม โครงสร้างพื้นฐาน สิ่งแวดล้อมทางเศรษฐกิจมหภาค และสุขภาพรวมถึงการศึกษาขั้นพื้นฐาน มาเลเซียอยู่ในอันดับที่ 27 ของโลก ซึ่งในส่วนของสถาบันและโครงสร้างพื้นฐานนั้นมาเลเซียมีระดับการพัฒนาที่สูงกว่าค่าเฉลี่ยของประเทศในกลุ่มระดับการพัฒนาเดียวกันเป็นอย่างมาก หากพิจารณาในมิติของ **ปัจจัยสร้างเสริมประสิทธิภาพ** อันประกอบไปด้วยการศึกษาขั้นสูง ประสิทธิภาพของตลาดสินค้า ประสิทธิภาพของตลาดแรงงาน การพัฒนาตลาดการเงิน ความพร้อมของเทคโนโลยี และขนาดของตลาด พบว่าโดยเฉลี่ยแล้วมาเลเซียมีระดับการพัฒนาอยู่ในอันดับที่ 23 โดยการพัฒนาตลาดสินค้า การพัฒนาตลาดแรงงาน และการพัฒนาตลาดการเงินนั้นสูงกว่าค่าเฉลี่ยของกลุ่มประเทศที่มีระดับการพัฒนาเดียวกัน และสูงกว่ามากในด้านการพัฒนาตลาดการเงิน หากพิจารณาในมิติของ **การสรรค์สร้างนวัตกรรมและปัจจัยทางด้านความเชี่ยวชาญ** เฉพาะซึ่งพิจารณาในมิติของความเชี่ยวชาญในการประกอบธุรกิจของเอกชนและการสรรค์สร้างนวัตกรรม พบว่ามาเลเซียอยู่ในอันดับที่ 23 ของโลก โดยทั้งสองมิติที่กล่าวมานั้นสูงกว่าค่าเฉลี่ยของกลุ่มประเทศที่อยู่ในระดับการพัฒนาเดียวกันเป็นอย่างมากรายละเอียดสามารถดูได้ในภาพที่ 3-1

หากประเมินในภาพรวมสำหรับตลาดโลจิสติกส์ของมาเลเซีย นั้น มาเลเซียเป็นตลาดที่มีประชากรรวม 27.5 ล้านคน มีมูลค่าผลิตภัณฑ์ภายในประเทศต่อหัว (GNP Per Capita) 7,230 เหรียญสหรัฐ จัดเป็นประเทศกลุ่มประเทศที่มีรายได้ปานกลางค่อนข้างสูง อุตสาหกรรมโลจิสติกส์ในมาเลเซียคาดการณ์ว่าจะมีอัตราการเจริญเติบโตที่สูงอันเนื่องมาจากความแข็งแกร่งของภาคอุตสาหกรรมของประเทศ กิจกรรมโลจิสติกส์หลักของประเทศได้แก่การให้บริการคลังสินค้า การให้บริการแหล่งจัดเก็บสินค้า การควบคุมสินค้าคงคลัง การบรรจุภัณฑ์ เป็นต้น

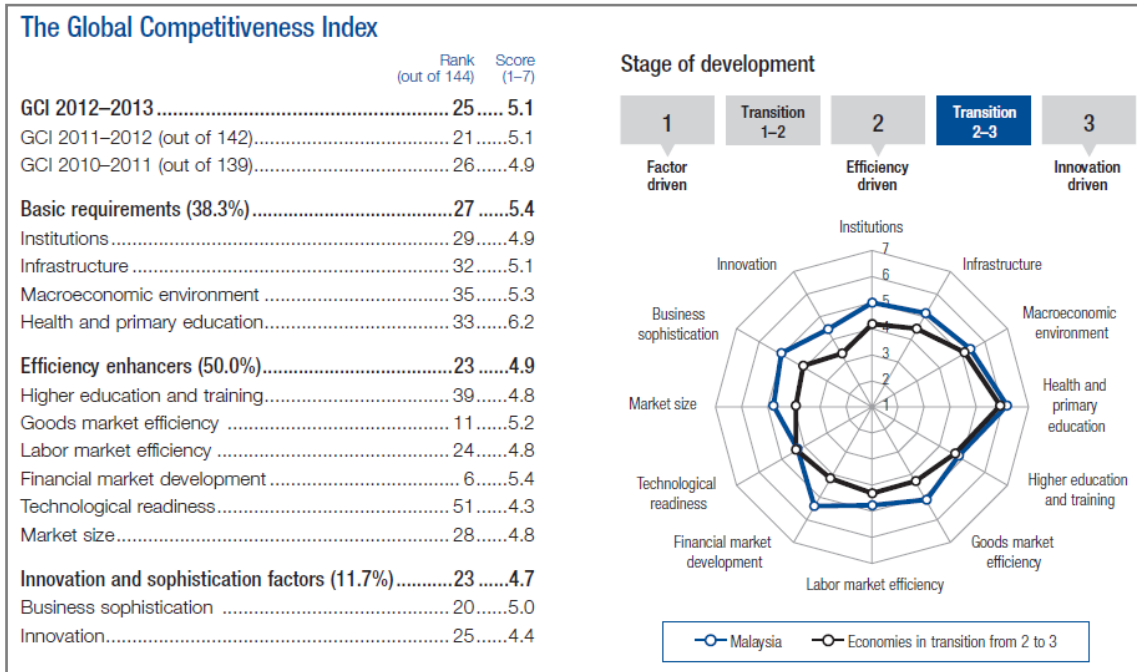
ธนาคารโลก ได้ทำการศึกษาถึงสภาวะการแข่งขันของอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ของ มาเลเซียในรายงาน Connecting to Compete: Trade Logistics in the Global Economy The Logistics Performance Index and Its Indicators (LPI) ในปี 2550, 2553 และปี 2555 (World Bank, 2550 2553 และ 2555) ซึ่งมีการศึกษาใน 6 มิติสำคัญต่อการพัฒนาอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ ของประเทศ อันได้แก่ โครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure) พิธีการศุลกากร (Customs) การขนส่ง ระหว่างประเทศ (International Shipments) ความสามารถในการทำธุรกิจของผู้ประกอบการ (Logistics Competence) การติดตามสินค้า (Tracking and Tracing) และความรวดเร็วในการ ขนส่ง (Timeliness) พบว่า

ในภาพรวม มาเลเซียเป็นประเทศที่มีระดับการพัฒนาอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ที่น่าพอใจ อันดับของ LPI ที่ 27, 29 และ 29 ในปี 2550, 2553 และ 2555 ตามลำดับ ซึ่งแม้ว่าจะมีอันดับที่ ลดลง แต่ก็เพียงเล็กน้อยเท่านั้น

ในส่วนของการพัฒนาในแต่ละมิติก็ไม่มี การเปลี่ยนแปลงลำดับมากนัก มิติของการพัฒนาที่ ได้รับคะแนนสูงสุดคือความรวดเร็วในการขนส่งสินค้าได้ 3.86 คะแนน (มีแนวโน้มที่แย่ลงจากปี 2550) ตามมาด้วยการติดตามสินค้าได้ 3.54 คะแนน (มีแนวโน้มที่ดีขึ้นจากปี 2550) ความสามารถในการ ทำธุรกิจของผู้ประกอบการได้ 3.45 คะแนน (มีแนวโน้มที่ดีขึ้นจากปี 2550) การขนส่งระหว่าง ประเทศได้ 3.4 คะแนน (มีแนวโน้มที่ดีขึ้นจากปี 2550) โครงสร้างพื้นฐานได้ 3.43 คะแนน (มีแนวโน้ม ที่ดีขึ้นจากปี 2550) และพิธีการศุลกากรได้ 3.28 คะแนน (มีแนวโน้มที่แย่ลงจากปี 2550) รายละเอียด สามารถดูได้จากภาพที่ 3-2

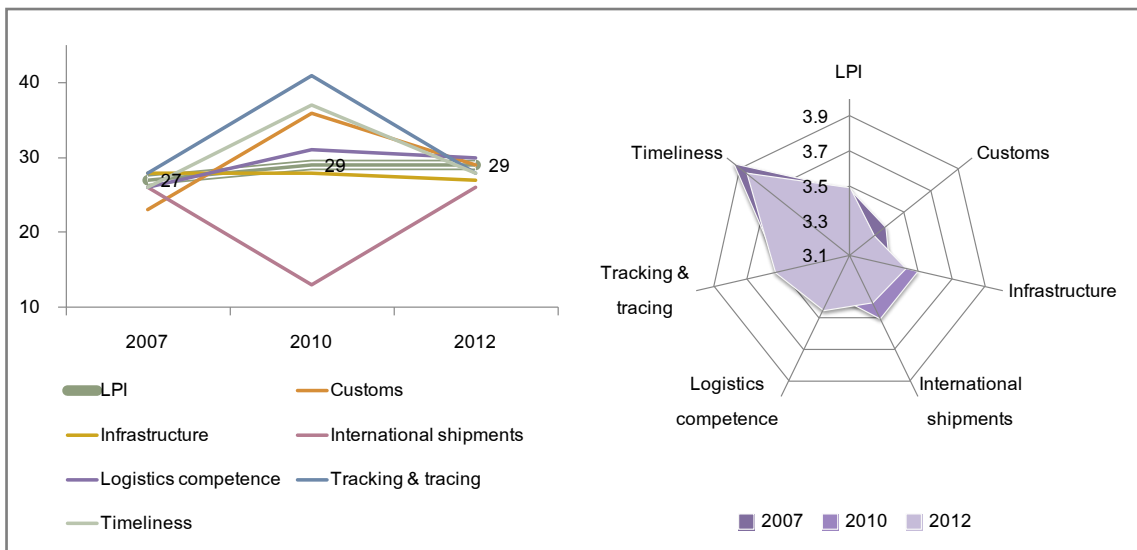
ปัจจุบัน รัฐบาลมาเลเซียเริ่มใช้การจดทะเบียนแบบอิเล็กทรอนิกส์ออนไลน์มากขึ้น ตลอดจนลดหย่อนภาษีและค่าธรรมเนียมที่ใช้ในการโอนทรัพย์สินและอสังหาริมทรัพย์ นอกจากนี้ มาเลเซียจัดเป็นประเทศที่มีอุปสรรคในการทำการค้าด้านโลจิสติกส์ไม่มากนัก มีต้นทุนค่าใช้จ่าย ด้านโลจิสติกส์น้อย อาทิ มีต้นทุนค่าภาระการใช้ท่าเรือและท่าอากาศยานที่ต่ำ มีการเก็บอัตรา ค่าธรรมเนียมการขนถ่ายสินค้าและการรับฝากสินค้าที่ต่ำ ประกอบกับมีคุณภาพโครงสร้างพื้นฐาน ที่ดี ทั้งนี้ หากเปรียบเทียบแล้ว ระดับการแข่งขันของผู้ประกอบการขนส่งและโลจิสติกส์บาง ประเภทยังอยู่ในระดับสูง ได้แก่ บริการขนส่งทางอากาศ บริการขนส่งทางน้ำ บริการตัวแทนรับ จัดการขนส่งสินค้า บริการคลังสินค้าและกระจายสินค้า ขณะที่การแข่งขันบางประเภทยังมีระดับ ไม่สูงมาก ซึ่งผู้ประกอบการต่างชาติอาจใช้กลยุทธ์การเข้าไปร่วมทุนทำธุรกิจกับมาเลเซียได้ ได้แก่ การประกอบธุรกิจด้านการขนส่งทางถนน บริการตัวแทนออกของรับอนุญาต และธุรกิจตรวจสอบ มาตรฐานสินค้า

ภาพที่ 3-1: ความสามารถในการแข่งขันของมาเลเซีย



ที่มา: World Economic Forum (2555)

ภาพที่ 3-2: อันดับการพัฒนาคู่มือศุลกากรโลจิสติกส์ของมาเลเซีย(ชาย) และคะแนนการพัฒนาคู่มือศุลกากรโลจิสติกส์ของมาเลเซีย (ขวา)



ที่มา: World Bank (2550, 2553 และ 2555)

หมายเหตุ: รูปซ้ายมีแกนตั้งคืออันดับของประเทศมาเลเซีย และแกนนอนเป็นปี

### 3.2.1.2. กฎระเบียบที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจโลจิสติกส์

ในส่วนของประเด็นที่เกี่ยวข้องกับกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องกับบริการขนส่งและโลจิสติกส์นั้น ประกอบไปด้วยกฎหมายการขนส่งสินค้าทางทะเล กฎหมายแปรรูปการทำเรือ กฎหมายการรถไฟ กฎหมายขนส่งทางถนน และ กฎหมายการขนส่งโดยเครื่องบิน สรุปสาระสำคัญ ดังนี้

กฎหมายการขนส่งสินค้าทางทะเล พ.ศ. 2493 กำหนดข้อบังคับที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าทางทะเล โดยเรือขนส่งสินค้าจากท่าเรือในประเทศมาเลเซียไปสู่ท่าเรือในหรือนอกประเทศมาเลเซีย โดยกล่าวถึงกฎเกณฑ์ที่เกี่ยวข้องกับการใบตราส่งสินค้าทางหรือ เช่น ในเรื่องหน้าที่และความรับผิดชอบ สิทธิและความคุ้มกัน

กฎหมายแปรรูปการทำเรือ พ.ศ. 2533 กฎหมายฉบับนี้มีขึ้นเพื่อการแปรรูปรัฐวิสาหกิจการทำเรือ กำหนดให้ผู้ที่ต้องการประกอบธุรกิจท่าเรือต้องขอรับใบอนุญาตจากรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม รวมทั้งต้องเสนอแผนงานและรายละเอียดของการดำเนินกิจการด้วยเพื่อให้เกิดการพัฒนาท่าเรือ นอกจากนี้ กฎหมายมีข้อกำหนดเกี่ยวกับหน้าที่ของผู้ที่ได้รับใบอนุญาตในการประกอบธุรกิจท่าเรือด้วย

กฎหมายการรถไฟ พ.ศ. 2534 มีวัตถุประสงค์เพื่อกำหนดหลักเกณฑ์การขออนุมัติการออกใบอนุญาตในการให้บริการการรถไฟ การรักษาความปลอดภัยในการดำเนินการด้านรถไฟ ส่งเสริมการพัฒนากระบวนรถไฟของประเทศมาเลเซีย โดยมีเนื้อหาสาระที่ครอบคลุมทั้งโครงสร้างองค์กร การก่อสร้างและการทำงาน การออกใบอนุญาตของบริษัทรถไฟและการเปิดดำเนินการรถไฟ หน้าที่และอำนาจของบริษัท และอื่นๆ

กฎหมายการขนส่งทางถนน พ.ศ. 2530 มีวัตถุประสงค์เพื่อรักษาความเป็นระเบียบและความสงบในการจราจรบนท้องถนน หลักการจราจร สัญญาณจราจร กฎจราจร เช่น การกำกับดูแลการจราจรมีข้อกำหนดเกี่ยวกับอายุและมาตรฐานยานพาหนะชนิดต่างๆ ข้อกำหนดเกี่ยวกับใบอนุญาตขับขี่ การจดทะเบียนยานพาหนะ เป็นต้น ทั้งหมด กฎหมายฉบับนี้ไม่มีมาตรการเลือกปฏิบัติต่อต่างชาติ

กฎหมายการขนส่งโดยเครื่องบิน พ.ศ. 2517 กล่าวถึงสิทธิความรับผิดชอบในการขนส่งตัวแทนขนส่ง ผู้โดยสาร ผู้ฝากและผู้รับฝาก

### 3.2.1.3. การวิเคราะห์จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และความเสี่ยงของอุตสาหกรรมโลจิสติกส์

จากการศึกษาความสามารถในการแข่งขัน ภาพรวมของอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ของ มาเลเซีย และกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องแล้ว เราสามารถสรุปจุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และความเสี่ยง ของอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ของมาเลเซียได้ดังต่อไปนี้

#### จุดแข็ง

- 1) พึ่งพาการค้าระหว่างกลุ่มประเทศเอเชียด้วยกันเองและการค้าในกลุ่มประเทศใกล้เคียง มากกว่าการค้ากับประเทศที่อยู่ไกลออกไป
- 2) มีโครงการขยายการรองรับปริมาณการค้าที่ดี
- 3) ประสบความสำเร็จในการดึงดูดและรักษา Major Shipping Line ไว้ได้
- 4) แม้ว่ามาเลเซียจะเป็นประเทศที่ใหญ่เป็นอันดับที่ 38 ตามลำดับ GDP แต่ท่าเรือ Klang ของ มาเลเซียถูกจัดอันดับให้เป็นท่าเรือใหญ่ลำดับที่ 13 ของโลก

#### จุดอ่อน

ท่าเรือปีนังที่ได้มีการโอนเป็นของเอกชนถูกมองว่าไม่สามารถแข่งขันกับท่าเรือใหญ่อื่นๆ ของ ประเทศได้ โดยท่าเรือปีนังอาจต้องมีการปรับเปลี่ยนการบริหารจัดการใหม่

#### โอกาส

- 1) ท่าเรือ Klang และท่าเรือ Tanjung Pelepas มีอัตราการเจริญเติบโตที่สูงมาก
- 2) บริษัท Westport Malaysia มีแผนการระดมทุนเพื่อลงทุนในธุรกิจโลจิสติกส์โดยเฉพาะ ท่าเรือ Westport Terminal และท่าเรือ Klang ที่สูงถึงพันล้านเหรียญสหรัฐในปีนี้

#### ความเสี่ยง

- 1) ความเสี่ยงทางการเมืองโดยเฉพาะจากการเลือกตั้งในปีหน้ายังเป็นจุดเสี่ยงที่สำคัญของ ประเทศการเปลี่ยนแปลงรัฐบาลอาจส่งผลกระทบต่อนโยบายโลจิสติกส์และความเชื่อมั่นของ ประเทศที่อาจลดลงได้

- 2) ในช่วงหลายปีที่ผ่านมา มาเลเซียมีการไหลเข้าของเงินทุนเข้ามาในภาคอสังหาริมทรัพย์ และตลาดทุนเป็นจำนวนมาก ทำให้มีแนวโน้มที่จะเกิดความผันผวนในตลาดดังกล่าวได้ในอนาคต รวมถึงการไหลออกของเงินลงทุนทั้งในภาพรวมและภาคโลจิสติกส์เอง

#### 3.2.1.4. ผลกระทบของความตกลงเขตการค้าเสรีกับอุตสาหกรรมโลจิสติกส์

มาเลเซียเป็นประเทศที่มีการทำความตกลงการค้าเสรีกับหลายประเทศทั้งในกรอบพหุภาคีและในกรอบทวิภาคี โดยเริ่มมีการลงนามและบังคับใช้ความตกลงเขตการค้าเสรีฉบับแรกในเดือนมกราคม ปี พ.ศ. 2536 กลับกลุ่มประเทศอาเซียน นับตั้งแต่นั้นเป็นต้นมา ก็ได้มีความตกลงเขตการค้าเสรีที่ลงนามและมีผลบังคับใช้แล้วทั้งหมด 11 ฉบับ โดยล่าสุดมาเลเซียก็ได้ลงนามและบังคับใช้ความตกลงเขตการค้าเสรีกับประเทศชิลีในเดือนเมษายน ปี พ.ศ. 2555 ตารางที่ 3-2 จะสรุปความตกลงการค้าเสรีของมาเลเซียที่ได้ลงนามและบังคับใช้แล้วทั้งหมด

จากที่ได้วิเคราะห์ไว้ในส่วนต้นของบทที่สามว่าความตกลงการค้าเสรีระหว่างประเทศทั้งในกรอบทวิภาคีและกรอบพหุภาคีนั้นส่งผลให้ปริมาณการค้าระหว่างประเทศคู่เจรจานั้นเพิ่มขึ้นอย่างมาก อันเนื่องมาจากการลดอุปสรรคทางการค้าทั้งที่เป็นภาษีและไม่ใช่ภาษี แม้ว่าความตกลงดังกล่าวจะไม่มีเปิดเสรีในส่วนของการให้บริการโลจิสติกส์โดยตรง แต่จากปริมาณการค้าที่เพิ่มขึ้น ย่อมเป็นโอกาสสำคัญของธุรกิจโลจิสติกส์ในการเข้าถึงตลาดใหม่ ในการขนส่ง ขนถ่าย และให้บริการเสริมเกี่ยวกับโลจิสติกส์อื่นๆ ได้มากขึ้น ทำให้มูลค่าทางเศรษฐกิจรวมของภาคโลจิสติกส์เพิ่มขึ้นอย่างก้าวกระโดดหลังจากที่ได้เปิดเสรีทางการค้า

ภาพที่ 3-3 แสดงให้เห็นถึงมูลค่าของภาคโลจิสติกส์ของประเทศมาเลเซียที่เติบโตขึ้นอย่างก้าวกระโดดนับตั้งแต่มีการเปิดเขตการค้าเสรี (แสดงผ่านแผนภูมิแท่ง) โดยเฉพาะในช่วงปี 2548 เป็นต้นมา กล่าวคือในช่วงก่อนปี 2548 อัตราการเจริญเติบโตต่อปีสะสมโดยเฉลี่ย 5 ปี (5-Year Compound Annual Growth Rate: 5-Year CAGR แสดงผ่านจุดสี่เหลี่ยมสีเขียว) ภาคโลจิสติกส์ของมาเลเซียมีแนวโน้มที่ลดลงอย่างต่อเนื่อง ดังจะเห็นได้จากในช่วงตั้งแต่ปี 2513-2542 ที่มีแนวโน้มของ CAGR ที่ลดลงและติดลบในช่วงปี 2538 - 2542 อันเนื่องมาจากวิกฤติเศรษฐกิจในภูมิภาค แต่หลังจากที่มีการทำความตกลงเขตการค้าเสรีที่มีอย่างหนาแน่นในช่วงตั้งแต่ปี 2548 เป็นต้นมา อัตราการเจริญเติบโตของภาคโลจิสติกส์ก็สามารถเพิ่มขึ้นถึงร้อยละ 10.67 ได้ในช่วงปี 2548 - 2553 หากพิจารณาสัดส่วนของภาคโลจิสติกส์ต่อ GDP (แสดงผ่านเส้นสีเขียว) ที่ลดลงอย่างต่อเนื่อง นั้นแสดงให้เห็นว่าการเจริญเติบโตของภาคโลจิสติกส์และการเจริญเติบโตของ



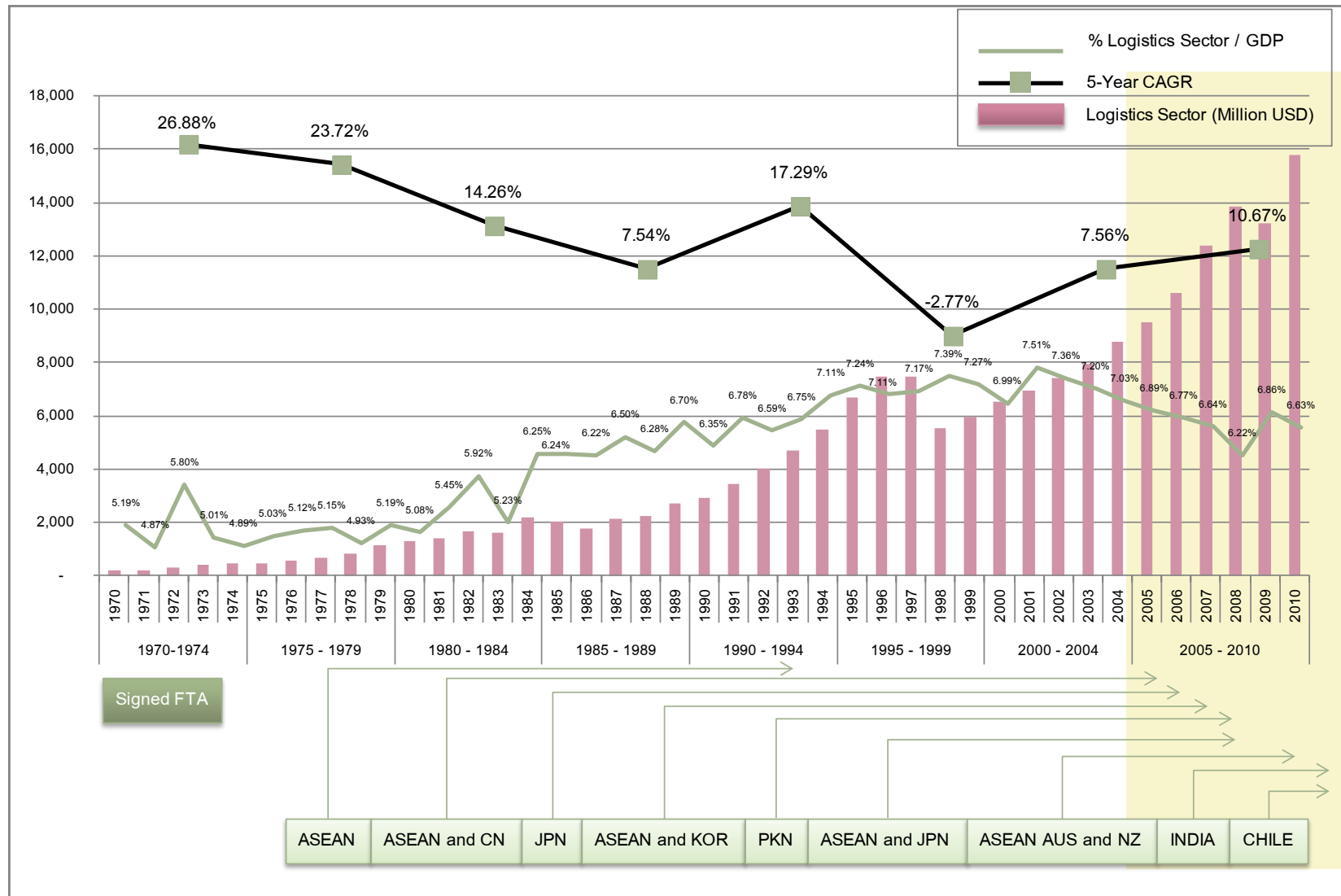
เศรษฐกิจมวลรวมเป็นไปในทิศทางเดียวกัน และการเจริญเติบโตของเศรษฐกิจมวลรวมนั้นเพิ่มขึ้นในอัตราที่เร็วกว่าภาคโลจิสติกส์ ทำให้แนวโน้มของสัดส่วนของภาคโลจิสติกส์ต่อ GDP นั้นลดลง

ตารางที่ 3-2: ตารางแสดงความตกลงการค้าเสรีที่มีผลบังคับใช้แล้วของมาเลเซีย

ความตกลงการค้าเสรี	ประเทศกลุ่มประเทศใน ความตกลง	มีผลบังคับใช้
ASEAN Free Trade Area	อาเซียน	1 ม.ค.36
ASEAN-People's Republic of China Comprehensive Economic Cooperation Agreement	อาเซียนและจีน	1 ก.ค.48
Japan-Malaysia Economic Partnership Agreement	ญี่ปุ่น	13 ก.ค.49
ASEAN-Korea Comprehensive Economic Cooperation Agreement	อาเซียนและเกาหลี	1 มิ.ย.50
Malaysia-Pakistan Closer Economic Partnership Agreement	ปากีสถาน	1 ม.ค.51
ASEAN-Japan Comprehensive Economic Partnership	อาเซียนและญี่ปุ่น	1 ธ.ค.51
ASEAN-Australia and New Zealand Free Trade Agreement	อาเซียน ออสเตรเลีย และ นิวซีแลนด์	1 ม.ค.53
ASEAN-India Comprehensive Economic Cooperation Agreement	อาเซียนและอินเดีย	1 ม.ค.53
Malaysia-New Zealand Free Trade Agreement	นิวซีแลนด์	1 ส.ค.53
Malaysia-India Comprehensive Economic Cooperation Agreement	อินเดีย	1 ก.ค.54
Malaysia-Chile Free Trade Agreement	ชิลี	18 เม.ย.55

ที่มา: ADB

ภาพที่ 3-3: ผลกระทบของความตกลงการค้าเสรีต่ออุตสาหกรรมโลจิสติกส์ของมาเลเซีย



ที่มา: UNCTAD, ADB และการคำนวณ

### 3.2.1.5. แนวทางการปรับตัวของมาเลเซียอันเนื่องมาจากการจัดทำเขตการค้าเสรี

จากที่ได้แสดงให้เห็นแล้วว่าความตกลงการค้าเสรีทำให้การค้าเพิ่มขึ้น ส่งผลให้อุตสาหกรรมโลจิสติกส์เติบโตขึ้นมาก ประเทศมาเลเซียมีการเจรจาการค้ากับหลายประเทศ รวมถึงอยู่ในระหว่างการเจรจากับหลายประเทศ โดยเฉพาะประเทศมุสลิม ภาครัฐบาลของประเทศเล็งเห็นถึงโอกาสของอุตสาหกรรมอาหารฮาลาลที่จะสามารถเติบโตได้อีกมากจากการเปิดเขตการค้าเสรีกับกลุ่มประเทศมุสลิมเหล่านี้ กล่าวคือ มาเลเซียมีการส่งออกสินค้าและผลิตภัณฑ์ฮาลาลมากถึง 1.3 พันล้านเหรียญสหรัฐในปี 2553 และเพิ่มเป็น 7.3 พันล้านเหรียญในปี 2554 ถือว่ามีอัตราการเจริญเติบโตทางการค้าที่เพิ่มสูงขึ้นมาก จึงได้มีการสนับสนุนในหลายด้าน ทั้งโครงสร้างพื้นฐานเกี่ยวกับโลจิสติกส์ และระเบียบการจัดการโลจิสติกส์ที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมอาหารฮาลาล ดังต่อไปนี้

สำหรับโครงสร้างพื้นฐานโลจิสติกส์ที่เกี่ยวข้องนั้น มาเลเซียได้มีการพัฒนาเขตอุตสาหกรรมฮาลาลพาร์คและการพัฒนา Super Highway สำหรับอุตสาหกรรมนี้โดยเฉพาะ มีเม็ดเงินลงทุนกว่า 2 พันล้านเหรียญสหรัฐในการพัฒนาฮาลาลพาร์ค ซึ่งเป็นเขตอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ครบวงจรตั้งแต่การจัดหาวัตถุดิบ การทดสอบวัตถุดิบ การปรุงอาหารที่จะต้องถูกต้องตามหลักศาสนา การบรรจุภัณฑ์และการกระจายส่งออกสินค้าที่จะต้องมีการจัดการไม่ให้ปนเปื้อนกับสินค้าที่ไม่ใช่ฮาลาล ทำให้สินค้าของมาเลเซียได้รับความเชื่อถือจากต่างประเทศ มีการให้สิทธิพิเศษทางภาษีในการงดเว้นการจ่ายภาษีเงินได้นิติบุคคลเป็นระยะเวลา 10 ปี สำหรับบริษัทที่ให้บริการโลจิสติกส์ในเขตฮาลาลพาร์คนั้นจะได้รับสิทธิประโยชน์ทางภาษีในการงดเว้นการจ่ายภาษีเงินได้นิติบุคคลเป็นระยะเวลา 5 ปี และเว้นการจ่ายภาษีนำเข้าสำหรับอุปกรณ์ห้องเย็น เป็นต้น สำหรับในมิติของกฎหมายนั้น สำนักมาตรฐานของมาเลเซียได้ออกมาตรฐาน Halal Logistics ซึ่งแบ่งออกเป็นสามส่วนได้แก่ การจัดการระบบสำหรับการขนส่งตลอดห่วงโซ่ การจัดการคลังสินค้า และการขายปลีก ซึ่งมาตรฐานทั้งหมดนี้นั้นนอกจากจะเป็นไปตามหลักการทางวิศวกรรมและหลักการธุรกิจแล้วยังถูกต้องตามหลักศาสนาอีกด้วย ซึ่งการออกมาตรฐานดังกล่าวเป็นไปอย่างเอกภาพเนื่องจากมาจากแผนนโยบายการพัฒนาอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ฮาลาลจากส่วนกลาง

ปัจจุบันมีบริษัทต่างชาติเข้ามาลงทุนในเขตอุตสาหกรรมฮาลาลพาร์คและใช้มาตรฐานเดียวกันนี้ในองค์กรของตนเพื่อให้สามารถเจาะตลาดประเทศมุสลิมได้ ตัวอย่างเช่น บริษัทเนสเล่ซึ่งถือเป็นผู้ผลิตอาหารและผลิตภัณฑ์ตามมาตรฐานฮาลาลที่ใหญ่ที่สุดของโลก ก็ได้ใช้มาตรฐานเดียวกันนี้ในการผลิตสินค้า จะเห็นได้ว่าการพัฒนาแนวนโยบายที่สอดคล้องกับโอกาสทางธุรกิจในประเทศมุสลิมของมาเลเซีย การวางแนวนโยบายที่เป็นเอกภาพจากหลายหน่วยงาน สามารถพัฒนาอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ในประเทศได้อย่างยั่งยืน

### 3.2.2. กรณีศึกษาประเทศอินโดนีเซีย

#### 3.2.2.1. ความสามารถในการแข่งขันและสภาวะธุรกิจโลจิสติกส์

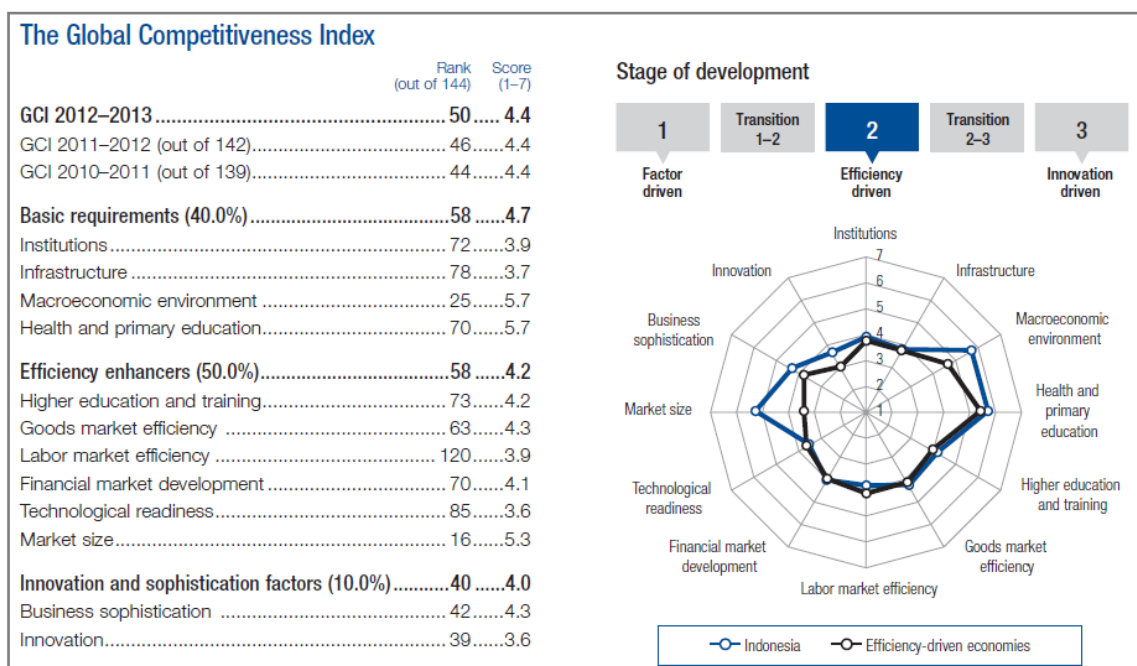
จากการศึกษาของ World Economic Forum ในรายงาน The Global Competitiveness Index (GCI) ในปี 2555 (World Economic Forum, 2555) อินโดนีเซียเป็นประเทศกำลังพัฒนาและมีระดับการพัฒนาอยู่ในระดับที่สองซึ่งเป็นอันดับกลาง หรือเป็นประเทศที่มีการพัฒนาโดยใช้ประสิทธิภาพของปัจจัยการผลิตเป็นตัวขับเคลื่อนการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจ จากการศึกษาเปรียบเทียบกับอีก 142 ประเทศ อินโดนีเซียมีอันดับของ GCI ในอันดับที่ 50 ซึ่งแย่งจากอันดับที่ 44 ในปี 2554 หากพิจารณาในแต่ละมิติพบว่าในส่วนของ **โครงสร้างพื้นฐาน** อันประกอบไปด้วยสถาบันทางสังคม โครงสร้างพื้นฐาน สิ่งแวดล้อมทางเศรษฐกิจมหภาค และสุขภาพรวมถึงการศึกษาขั้นพื้นฐาน อินโดนีเซียอยู่ในอันดับที่ 58 ของโลก ซึ่งในส่วนของเศรษฐกิจมหภาคนั้น อินโดนีเซียมีระดับการพัฒนาที่สูงกว่าค่าเฉลี่ยของประเทศในกลุ่มระดับการพัฒนาเดียวกันเป็นอย่างมาก หากพิจารณาในมิติของ **ปัจจัยสร้างเสริมประสิทธิภาพ** อันประกอบไปด้วยการศึกษาขั้นสูง ประสิทธิภาพของตลาดสินค้า ประสิทธิภาพของตลาดแรงงาน การพัฒนาตลาดการเงิน ความพร้อมของเทคโนโลยี และขนาดของตลาด พบว่าโดยเฉลี่ยแล้วอินโดนีเซียมีระดับการพัฒนาอยู่ในอันดับที่ 58 โดยการพัฒนาในแต่ละมิตินั้นยังอยู่ในระดับใกล้เคียงกับค่าเฉลี่ยของประเทศในกลุ่มการพัฒนาเดียวกัน ยกเว้นในส่วนของขนาดของตลาดที่สูงกว่าค่าเฉลี่ยมากเนื่องจากจำนวนประชากรที่สูง และหากพิจารณาในมิติของ **การสรรค์สร้างนวัตกรรมและปัจจัยทางด้านความเชี่ยวชาญเฉพาะ** ซึ่งพิจารณาในมิติของความเชี่ยวชาญในการประกอบธุรกิจของเอกชนและการสรรค์สร้างนวัตกรรม พบว่าอินโดนีเซียยังอยู่ในอันดับที่ 40 ของโลก โดยทั้งสองมิติที่กล่าวมานั้นถือว่าสูงกว่าค่าเฉลี่ยของกลุ่มประเทศที่อยู่ในระดับการพัฒนาเดียวกันรายละเอียดสามารถดูได้ในภาพที่ 3-4

ในด้านเศรษฐกิจ อินโดนีเซียพึ่งพาการส่งออกทรัพยากรธรรมชาติเป็นหลัก ไม่ว่าจะเป็น น้ำมันดิบ ก๊าซธรรมชาติ ตะกั่ว ทองแดง และทองคำ โดยถือเป็นประเทศที่ส่งออกก๊าซธรรมชาติ มากเป็นอันดับสองของโลก ในขณะที่อินโดนีเซียก็เป็นประเทศที่ส่งออกข้าว ชา กาแฟ เครื่องเทศ และยางพาราเป็นอันดับต้นๆ ของโลก ในส่วนของโครงสร้างพื้นฐานของอุตสาหกรรม โลจิสติกส์นั้น อินโดนีเซียมีระบบการขนส่งของประเทศที่พัฒนาอย่างต่อเนื่องจากความต้องการขนส่งสินค้าประกอบกับสภาพภูมิประเทศที่เป็นหมู่เกาะ การคมนาคมในทุกรูปแบบโดยเฉพาะการขนส่งทางน้ำเป็นส่วนสำคัญในการพัฒนาเศรษฐกิจ การขนส่งทางถนนเป็นวิธีการขนส่งหลักของประเทศ ในขณะที่การขนส่งทางรางรถไฟนั้นถูกนำมาใช้ในการขนส่งสินค้าเทกองและมีระบบรางหลักสองระบบ ได้แก่ในเกาะสุมาตราและเกาะชวา

ธนาคารโลก ได้ทำการศึกษาถึงสถานะการแข่งขันของอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ของ อินโดนีเซียในรายงาน Connecting to Compete: Trade Logistics in the Global Economy The Logistics Performance Index and Its Indicators (LPI) ในปี 2550, 2553 และปี 2555 (World Bank, 2550 2553 และ 2555) ซึ่งมีการศึกษาใน 6 มิติสำคัญต่อการพัฒนาอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ ของประเทศ อันได้แก่ โครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure) พิธีการศุลกากร (Customs) การขนส่ง ระหว่างประเทศ (International Shipments) ความสามารถในการทำธุรกิจของผู้ประกอบการ (Logistics Competence) การติดตามสินค้า (Tracking and Tracing) และความรวดเร็วในการขนส่ง (Timeliness) พบว่า ในภาพรวม อินโดนีเซียเป็นประเทศที่มีระดับการพัฒนา อุตสาหกรรมโลจิสติกส์ที่ค่อนข้างรั้งท้ายในกลุ่มประเทศที่ทำการศึกษา โดยมีอันดับของ LPI ที่ 43, 75 และ 59 ในปี 2550, 2553 และ 2555 ตามลำดับ ถือว่ามีอันดับที่แย่งลงเป็นอย่างมาก ใน ส่วนของการพัฒนาในแต่ละมิติถือว่าเกาะเกี่ยวไปกับคะแนนรวม มิติของการพัฒนาที่ได้รับคะแนน สูงสุดคือความรวดเร็วในการขนส่งสินค้า ได้ 3.61 คะแนน (มีแนวโน้มที่ดีขึ้นจากปี 2550) ตามมา ด้วยการติดตามสินค้า ได้ 3.12 คะแนน (มีแนวโน้มที่แย่งลงจากปี 2550) การขนส่งระหว่างประเทศ ได้ 2.97 คะแนน (มีแนวโน้มที่แย่งลงจากปี 2550) ความสามารถในการทำธุรกิจของผู้ประกอบการ ได้ 2.85 คะแนน (มีแนวโน้มที่แย่งลงจากปี 2550) โครงสร้างพื้นฐานได้ 2.54 คะแนน (มีแนวโน้มที่ แย่งลงจากปี 2550) และพิธีการศุลกากรได้ 2.53 คะแนน (มีแนวโน้มที่แย่งลงจากปี 2550) รายละเอียดสามารถดูได้จากภาพที่ 3-5

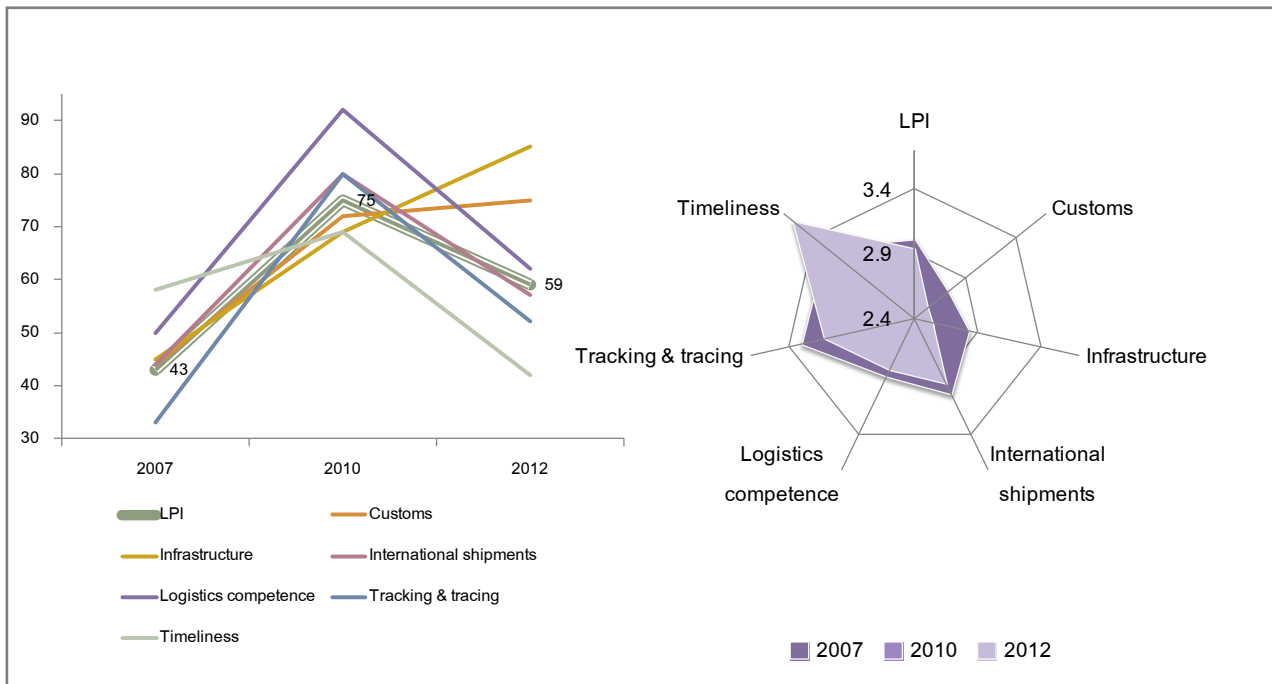
หากประเมินในภาพรวมสำหรับตลาดโลจิสติกส์ในอินโดนีเซียนั้น อินโดนีเซียเป็นตลาดที่มีประชากรรวม 230 ล้านคน มีมูลค่าผลิตภัณฑ์ภายในประเทศต่อหัว (GNP Per Capita) ที่ 2,230 เหรียญสหรัฐ จัดเป็นกลุ่มประเทศที่มีรายได้ปานกลางค่อนข้างต่ำ ปัจจุบันรัฐบาลอินโดนีเซียผ่อนคลายกฎระเบียบในการจดทะเบียนธุรกิจมากขึ้น เช่น การลดระยะเวลาการจดทะเบียนธุรกิจและเครื่องหมายการค้า รวมทั้งอินโดนีเซียได้ปรับลดอัตราภาษีเงินได้นิติบุคคล และเริ่มใช้ระบบการให้บริการแบบเบ็ดเสร็จสำหรับการส่งออกและนำเข้าสินค้า อินโดนีเซียจัดเป็นประเทศที่มีอุปสรรคในการทำการค้าด้านโลจิสติกส์ค่อนข้างมากในกลุ่มประเทศอาเซียน โดยยังคงมีการเรียกเก็บค่าภาระการใช้ท่าเรือ ท่าอากาศยาน การใช้เส้นทางถนนที่สูง ประกอบกับมีคุณภาพโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งทางน้ำ ทางอากาศ และระบบคลังสินค้าที่ไม่ดีนัก ทั้งนี้ หากเปรียบเทียบแล้ว ระดับการแข่งขันของผู้ประกอบการขนส่งและโลจิสติกส์บางประเภทยังไม่สูงมาก โดยเฉพาะด้านการให้บริการโลจิสติกส์ที่ทันสมัย ได้แก่ บริการขนส่งทางน้ำ บริการขนส่งทางอากาศ บริการคลังสินค้า บริการตัวแทนบริหารจัดการขนส่งสินค้า บริการตัวแทนออกของรับอนุญาต และธุรกิจตรวจสอบมาตรฐานสินค้า ซึ่งหากผู้ประกอบการไทยสนใจเข้าไปดำเนินธุรกิจในอินโดนีเซียควรใช้กลยุทธ์ในการเข้าไปร่วมทุนกับคนอินโดนีเซียเพื่อทำธุรกิจดังกล่าว

ภาพที่ 3-4: ความสามารถในการแข่งขันของอินโดนีเซีย



ที่มา: World Economic Forum (2555)

ภาพที่ 3-5: อันดับการพัฒนาอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ของอินโดนีเซีย (ชาย) และคะแนน  
การพัฒนาอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ของอินโดนีเซีย (ขวา)



ที่มา: World Bank (2550, 2553 และ 2555)

หมายเหตุ: รูปซ้ายมีแกนตั้งคืออันดับของประเทศอินโดนีเซียและแกนนอนเป็นปี

### 3.2.2.2. กฎระเบียบที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจโลจิสติกส์

ในส่วนของกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งและโลจิสติกส์ของอินโดนีเซียนั้นมีหลายฉบับ ประกอบไปด้วยข้อบังคับประธานาธิบดี หมายเลข 36/2010 กำหนดรายการธุรกิจต้องห้าม และธุรกิจที่อนุญาตให้ลงทุนอย่างมีเงื่อนไข กฎหมายการเดินเรือ สรุปลงท้ายสำคัญดังต่อไปนี้

ข้อบังคับประธานาธิบดีหมายเลข 36/2010 กำหนดรายการธุรกิจต้องห้าม (Business Field Closed to Investment) และธุรกิจที่อนุญาตให้ลงทุนอย่างมีเงื่อนไข (Business Field Open to Investment with Conditions) ธุรกิจที่อนุญาตให้ลงทุนอย่างมีเงื่อนไข เช่น ธุรกิจที่สงวนสำหรับวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อมหรือธุรกิจที่จำกัดสัดส่วนการถือหุ้นของต่างชาติหรือธุรกิจที่ต้องมีใบอนุญาตในการจัดตั้งในสถานที่จำกัดหรืออนุญาตให้ดำเนินธุรกิจในกรณีพิเศษ ข้อบังคับนี้ออกประกาศเพื่อดึงดูดการลงทุนและรองรับการเปิดเสรีในกรอบอาเซียน บริการสาขาการขนส่งและโลจิสติกส์เป็นธุรกิจที่อยู่ทั้งในบัญชีธุรกิจต้องห้าม (List 1) และธุรกิจที่อนุญาตให้ลงทุนอย่างมีเงื่อนไข (List 2) ตัวอย่างของธุรกิจใน List 1 เช่น กิจกรรมการดำเนินการและการปฏิบัติในสถานที่ทางถนน การปฏิบัติในการซั้ง ตวง วัด การปฏิบัติการทดสอบประเภทของยานพาหนะ เป็นต้น

ส่วนตัวอย่างของธุรกิจ ใน List 2 เช่น การขนส่งโดยตู้คอนเทนเนอร์ การขนส่งสินค้าทั่วไป การขนส่งสินค้าอันตราย การขนส่งสินค้าเฉพาะ การขนส่งอุปกรณ์เครื่องจักรขนาดใหญ่ การขนส่งทางทะเล บริการขนถ่าย ตัวแทนขายทั่วไปสำหรับบริษัทขนส่งทางอากาศของต่างชาติ เป็นต้น

กฎหมายการเดินเรือ ในปี พ.ศ. 2551 ได้มีการแก้ไขกฎหมายการเดินเรือ เรียกว่า The 2008 Shipping Law ได้ที่ปฏิรูประบบท่าเรืออินโดนีเซีย กฎหมายใหม่นี้ได้ยกเลิกการผูกขาดการดำเนินงานท่าเรือโดยรัฐ โดยเปิดเสรีให้ภาคเอกชนเข้ามาดำเนินการท่าเรือได้ และมีความชัดเจนระหว่างผู้ดำเนินการ (Operator) และผู้กำกับดูแลกฎหมาย (Regulator) กฎหมายการเดินเรือนี้ครอบคลุมถึงกฎหมายด้านการขนส่งสินค้า การเดินเรือ การคุ้มครองสิ่งแวดล้อม สวัสดิการกะลาสีอันตรายจากการเดินเรือ การพัฒนาทรัพยากรบุคคล

ประเทศอินโดนีเซียมีการเปิดเสรีด้านการลงทุนโดยใช้ข้อบังคับประธานาธิบดี หมายเลข 36/2010 ซึ่งเป็นการเปิดเสรีแบบ Negative Investment List (DNI) คือ การเปิดเสรีทุกธุรกิจ ยกเว้นบางธุรกิจที่ระบุไว้ในรายการ ซึ่งเป็นธุรกิจที่เปิดตลาดอย่างมีข้อจำกัดการลงทุนของคนต่างชาติและ/หรือนักลงทุนรายใหญ่ สำหรับสาขาโลจิสติกส์มีข้อกำหนดให้ต่างชาติถือหุ้นได้ไม่เกินร้อยละ 49 ของการลงทุนทั้งหมดทั้งในธุรกิจการขนส่งทางบก ทางทะเล และทางอากาศ

### 3.2.2.3. การวิเคราะห์จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และความเสี่ยงของอุตสาหกรรมโลจิสติกส์

จากการศึกษาความสามารถในการแข่งขัน ภาพรวมของอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ของอินโดนีเซีย และกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องแล้ว เราสามารถสรุปจุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และความเสี่ยงของอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ของอินโดนีเซียได้ดังต่อไปนี้

#### จุดแข็ง

- 1) อินโดนีเซียมีเศรษฐกิจมหภาคที่เข้มแข็ง
  - 2) มีประชากรขนาดใหญ่และมีตลาดขนาดใหญ่
-



## จุดอ่อน

- 1) สภาวะทางภูมิศาสตร์ที่กระจุกกระจายและไม่ต่อเนื่อง
- 2) พึ่งพาตลาดส่งออกเป็นสำคัญ
- 3) มีปัญหาในเรื่องการรองรับปริมาณการขนส่งจำนวนมาก

## โอกาส

- 1) Indonesia Port Corporation II (IPC) ได้แถลงว่าในปี 2012 จะมีการลงทุนด้วยมูลค่าสูงถึง 2.47 พันล้านเหรียญสหรัฐในการพัฒนาท่า Tanjung Priok ทางตอนเหนือของจาการ์ตา โดยสามารถได้รับการพัฒนาเป็น Hub แห่งอุตสาหกรรมรถยนต์ของภูมิภาคได้
- 2) ทางรถไฟ Pelindo II ที่เชื่อมระหว่าง Pidada ไปยังท่า Panjang จะได้รับการพัฒนาเพื่อให้สามารถให้บริการที่ดีขึ้นและเพิ่มผลิตภาพในการให้บริการ

## ความเสี่ยง

- 1) มีความเสี่ยงด้านการชะลอตัวทางเศรษฐกิจมหภาคในปี 2013 อาจมีการดำเนินนโยบายทางการเงินที่รัดกุมมากขึ้น
- 2) อินโดนีเซียพึ่งพาการส่งออกไปยังจีนเป็นสำคัญทำให้การชะลอตัวของจีนอาจส่งผลกระทบต่อเศรษฐกิจเติบโตของเศรษฐกิจอินโดนีเซียได้ดังเช่นที่เกิดขึ้นในปี 2008
- 3) มีความเสี่ยงด้านการโจรกรรมและโจรสลัดในน่านน้ำอินโดนีเซีย
- 4) โครงการบางโครงการที่สร้างขึ้นมาเพื่อขยายโครงสร้างพื้นฐานอย่างเช่นท่าเรืออาจมีการชะลอตัวอันเนื่องมาจากข้อพิพาททางการศาลหรือการคอร์รัปชัน

### **3.2.2.4. ผลกระทบของความตกลงเขตการค้าเสรีกับอุตสาหกรรมโลจิสติกส์**

อินโดนีเซียเป็นประเทศที่มีการทำความตกลงการค้าเสรีกับหลายประเทศทั้งในกรอบพหุภาคีและในกรอบทวิภาคี โดยเริ่มมีการลงนามและบังคับใช้ความตกลงเขตการค้าเสรีฉบับแรกในเดือนมกราคม ปี พ.ศ. 2536 กับกลุ่มประเทศอาเซียน นับตั้งแต่นั้นเป็นต้นมาก็ได้มีความตกลงเขตการค้าเสรีที่ลงนามและมีผลบังคับใช้แล้วทั้งหมด 7 ฉบับ โดยล่าสุดอินโดนีเซียก็ได้ลงนามและบังคับใช้ความตกลงเขตการค้าเสรีกับกลุ่มอาเซียนและอินเดียในเดือนมกราคม ปี พ.ศ. 2553 ตารางที่ 3-3 จะสรุปความตกลงการค้าเสรีของอินโดนีเซียที่ได้ลงนามและบังคับใช้แล้วทั้งหมด

จากที่ได้วิเคราะห์ไว้ในส่วนต้นของบทที่สามว่าความตกลงการค้าเสรีระหว่างประเทศทั้งในกรอบทวิภาคีและกรอบพหุภาคีนั้นส่งผลให้ปริมาณการค้าระหว่างประเทศคู่เจรจานั้นเพิ่มขึ้นอย่างมาก อันเนื่องมาจากการลดอุปสรรคทางการค้าทั้งที่เป็นภาษีและไม่ใช่ภาษี แม้ว่าความตกลงดังกล่าวจะไม่มีเปิดเสรีในส่วนของการให้บริการโลจิสติกส์โดยตรง แต่จากปริมาณการค้าที่เพิ่มสูงขึ้น ย่อมเป็นโอกาสสำคัญของธุรกิจโลจิสติกส์ในการเข้าถึงตลาดใหม่ ในการขนส่ง ขนถ่าย และให้บริการเสริมเกี่ยวกับโลจิสติกส์อื่นๆ ได้มากขึ้น ทำให้มูลค่าทางเศรษฐกิจรวมของภาคโลจิสติกส์เพิ่มขึ้นอย่างก้าวกระโดดหลังจากที่ได้เปิดเสรีทางการค้า

ภาพที่ 3-6 แสดงให้เห็นถึงมูลค่าของภาคโลจิสติกส์ของประเทศอินโดนีเซียที่เติบโตขึ้นอย่างก้าวกระโดดนับตั้งแต่มีการเปิดเขตการค้าเสรี (แสดงผ่านแผนภูมิแท่ง) โดยเฉพาะในช่วงปี 2548 เป็นต้นมา กล่าวคือในช่วงก่อนปี 2548 อัตราการเจริญเติบโตต่อปีสะสมโดยเฉลี่ย 5 ปี (5-Year Compound Annual Growth Rate: 5-Year CAGR แสดงผ่านจุดสีเหลี่ยมสีเขียว) ภาคโลจิสติกส์ของอินโดนีเซียมีแนวโน้มที่ลดลงอย่างต่อเนื่อง ดังจะเห็นได้จากในช่วงตั้งแต่ปี 1970 – 1999 ที่มีแนวโน้มของ CAGR ที่ลดลงและติดลบในช่วงปี 1995 – 1999 อันเนื่องมาจากวิกฤติเศรษฐกิจในภูมิภาค แต่หลังจากที่มีการทำความตกลงเขตการค้าเสรีที่มีอย่างหนาแน่นในช่วงตั้งแต่ปี 2548 เป็นต้นมา อัตราการเจริญเติบโตของภาคโลจิสติกส์ก็สามารถเพิ่มขึ้นถึงร้อยละ 19.83 ได้ในช่วงปี 2548 – 2553 หากพิจารณาสัดส่วนของภาคโลจิสติกส์ต่อ GDP (แสดงผ่านเส้นสีเขียว) ที่ลดลงอย่างต่อเนื่อง นั้นแสดงให้เห็นว่าการเจริญเติบโตของภาคโลจิสติกส์และการเจริญเติบโตของเศรษฐกิจมวลรวมเป็นไปในทิศทางเดียวกัน และการเจริญเติบโตของเศรษฐกิจมวลรวมนั้นเพิ่มขึ้นในอัตราที่เร็วกว่าภาคโลจิสติกส์ ทำให้แนวโน้มของสัดส่วนของภาคโลจิสติกส์ต่อ GDP นั้นลดลง

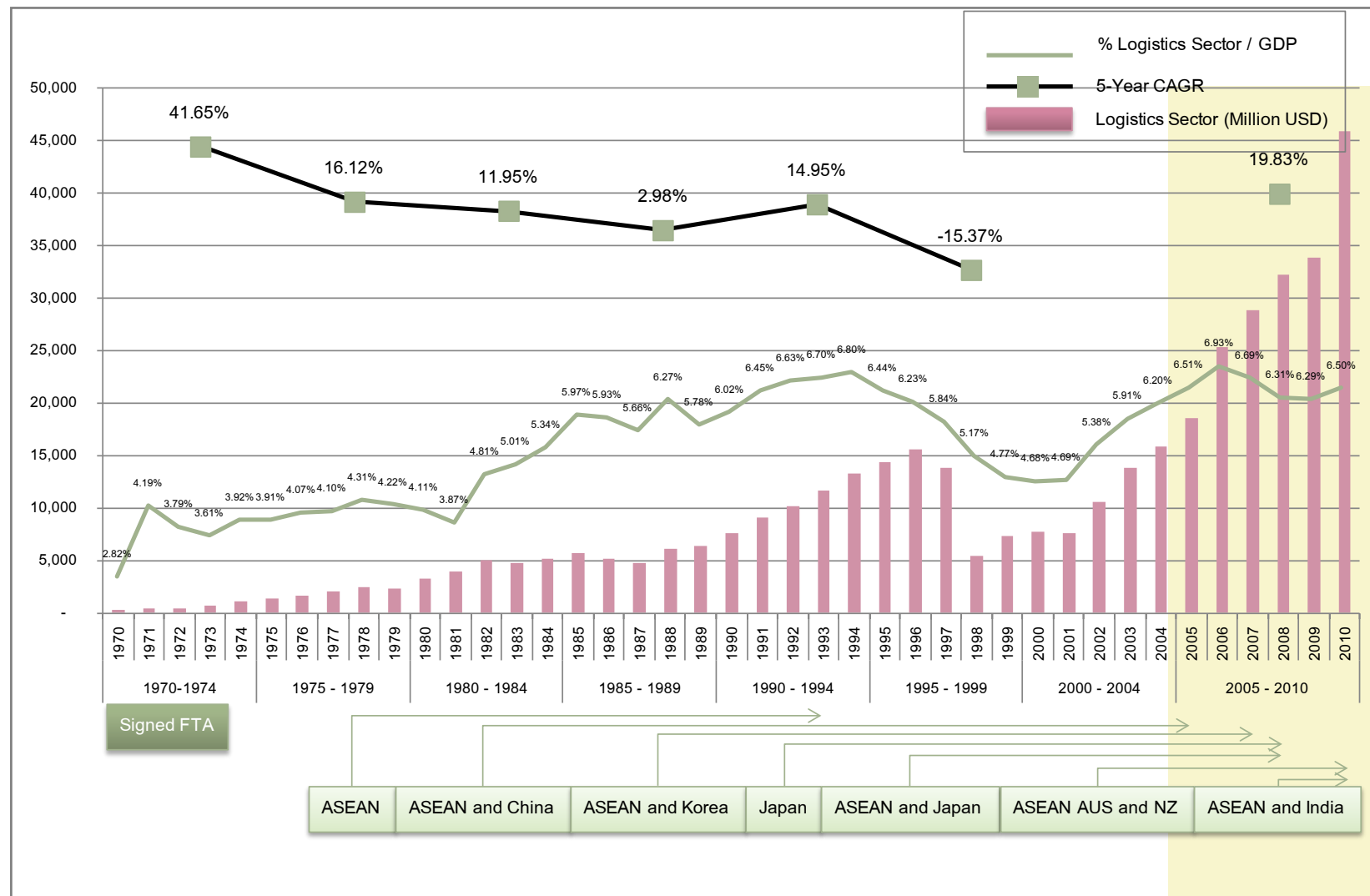
ตารางที่ 3-3: ตารางแสดงความตกลงการค้าเสรีที่มีผลบังคับใช้แล้วของอินโดนีเซีย

ความตกลงการค้าเสรี	ประเทศกลุ่มประเทศใน/ความตกลง	มีผลบังคับใช้
ASEAN Free Trade Area	อาเซียน	1 ม.ค.36
ASEAN-People's Republic of China Comprehensive Economic Cooperation Agreement	อาเซียนและจีน	1 ก.ค. 48
ASEAN-Korea Comprehensive Economic Cooperation Agreement	อาเซียนและเกาหลี	1 มิ.ย.50
Japan-Indonesia Economic Partnership Agreement	ญี่ปุ่น	1 ก.ค.51
ASEAN-Japan Comprehensive Economic Partnership	อาเซียนและญี่ปุ่น	1 ธ.ค.51

ความตกลงการค้าเสรี	ประเทศกลุ่มประเทศใน/ ความตกลง	มีผลบังคับใช้
ASEAN-Australia and New Zealand Free Trade Agreement	อาเซียน ออสเตรเลียและ นิวซีแลนด์	1 ม.ค.53
ASEAN-India Comprehensive Economic Cooperation Agreement	อาเซียนและอินเดีย	1 ม.ค.53

ที่มา: ADB

ภาพที่ 3-6: ผลกระทบของความตกลงการค้าเสรีต่ออุตสาหกรรมโลจิสติกส์ของอินโดนีเซีย<sup>1</sup>



ที่มา: UNCTAD, ADB และการคำนวณ

<sup>1</sup>หมายเหตุ ข้อมูลปี :2513 – 2545 และข้อมูลปี 2546 – 2553 ใช้วิธีการจัดเก็บข้อมูลที่แตกต่างกัน ทำให้อาจไม่สามารถเปรียบเทียบข้อมูล CAGR ในช่วงปี 2543 – 2547 ได้

### 3.2.2.5. แนวทางการปรับตัวของอินโดนีเซียอันเนื่องมาจากการจัดทำเขตการค้าเสรี

ในส่วนของภาครัฐบาล อินโดนีเซียเล็งเห็นโอกาสทางการประกอบธุรกิจจากการทำความตกลงการค้าเสรีกับต่างประเทศ ที่ผ่านมา อินโดนีเซียมีการสร้างบรรยากาศการลงทุนที่ ส่งผลต่ออัตราการขยายตัวทางเศรษฐกิจของประเทศที่สำคัญ รวมถึงภาคโลจิสติกส์ซึ่งเป็นนโยบายที่ไทยควรทำการศึกษาเพื่อนำมาปรับใช้ต่อไปเช่น

- 1) การเร่งปรับปรุงกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องเพื่อส่งเสริมให้ภาคเอกชนเข้ามาลงทุนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานในประเทศ โดยปัญหาในปัจจุบันคือ การเข้าถึงครองที่ดินเพื่อให้ได้พื้นที่เพื่อดำเนินโครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานมีระยะเวลาดำเนินการล่าช้า
- 2) การจัดตั้งศูนย์ One Stop Service เพื่ออำนวยความสะดวกต่อการดำเนินการลงทุนทางอุตสาหกรรม รวมถึงการเสริมสร้างบรรยากาศในการลงทุน
- 3) การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ตามแผน National Logistics Improvement และการพัฒนาเขตเศรษฐกิจ โดยรัฐบาลอินโดนีเซียได้ระบุ Economic Corridor แล้วเป็นจำนวน 6 โครงการ เพื่อให้เกิดความเชื่อมโยงกับภูมิภาคสำคัญต่างๆ ของประเทศ และให้สอดคล้องกับการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษ โดยได้ดำเนินโครงการเชื่อมโยงเกาะสุมาตราและชวาแล้ว และกำลังพิจารณาดำเนินการในเกาะกาลิมันตันและปาปัวซึ่งมีความยากลำบากในการดำเนินโครงการอยู่หนึ่ง พื้นที่ดำเนินโครงการตามแผนพัฒนาระบบ logistics ได้แก่ (1) East Sumatra-North West Java (2) Northern Java (3) Kalimantan (4) Western Sulawesi (5) East Java-Bali-East Nusa Tenggara และ (6) Papua

### 3.2.3. กรณีศึกษาประเทศสิงคโปร์

#### 3.2.3.1. ความสามารถในการแข่งขันและสภาวะธุรกิจโลจิสติกส์

จากการศึกษาของ World Economic Forum ในรายงาน The Global Competitiveness Index (GCI) ในปี 2555 (World Economic Forum, 2555) สิงคโปร์เป็นประเทศที่พัฒนาแล้วและมีระดับการพัฒนาอยู่ในระดับที่สามซึ่งเป็นอันดับสูงสุด หรือเป็นประเทศที่มีการพัฒนาโดยใช้นวัตกรรมเป็นตัวขับเคลื่อนการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจ จากการศึกษานี้เปรียบเทียบกับอีก 142 ประเทศ สิงคโปร์มีอันดับของ GCI ในอันดับที่ 2 ซึ่งดีขึ้นจากอันดับที่ 3 ในปี 2554 หากพิจารณา

ในแต่ละมิติพบว่าในส่วนของ **โครงสร้างพื้นฐาน** อันประกอบไปด้วยสถาบันทางสังคม โครงสร้างพื้นฐาน สิ่งแวดล้อมทางเศรษฐกิจมหภาค และสุขภาพรวมถึงการศึกษาขั้นพื้นฐาน สิงคโปร์อยู่ในอันดับที่ 1 ของโลก ซึ่งในทุกมิตินั้นสิงคโปร์มีระดับการพัฒนาที่สูงกว่าค่าเฉลี่ยของประเทศในกลุ่มระดับการพัฒนาเดียวกัน หากพิจารณาในมิติของ **ปัจจัยสร้างเสริมประสิทธิภาพ** อันประกอบไปด้วยการศึกษาขั้นสูง ประสิทธิภาพของตลาดสินค้า ประสิทธิภาพของตลาดแรงงาน การพัฒนาตลาดการเงิน ความพร้อมของเทคโนโลยี และขนาดของตลาด พบว่าโดยเฉลี่ยแล้วสิงคโปร์มีระดับการพัฒนาอยู่ในอันดับที่ 1 เช่นเดียวกันโดยในทุกมิตินั้นมีคะแนนเฉลี่ยที่สูงกว่าค่าเฉลี่ยของกลุ่มประเทศที่มีระดับการพัฒนาเดียวกันอย่างไรก็ตามหากพิจารณาในมิติของการสรรค์สร้างนวัตกรรมและปัจจัยทางด้านความเชี่ยวชาญเฉพาะซึ่งพิจารณาในมิติของ **ความเชี่ยวชาญในการประกอบธุรกิจของเอกชนและการสรรค์สร้างนวัตกรรม** พบว่าสิงคโปร์ยังอยู่ในอันดับที่ 11 ของโลก โดยทั้งสองมิติที่กล่าวมานั้นปัจจัยเรื่องความเชี่ยวชาญในการประกอบธุรกิจของเอกชนยังอยู่ในระดับที่เป็นค่าเฉลี่ยของกลุ่มประเทศที่อยู่ในระดับการพัฒนาเดียวกันรายละเอียดสามารถดูได้ในภาพที่ 3-7

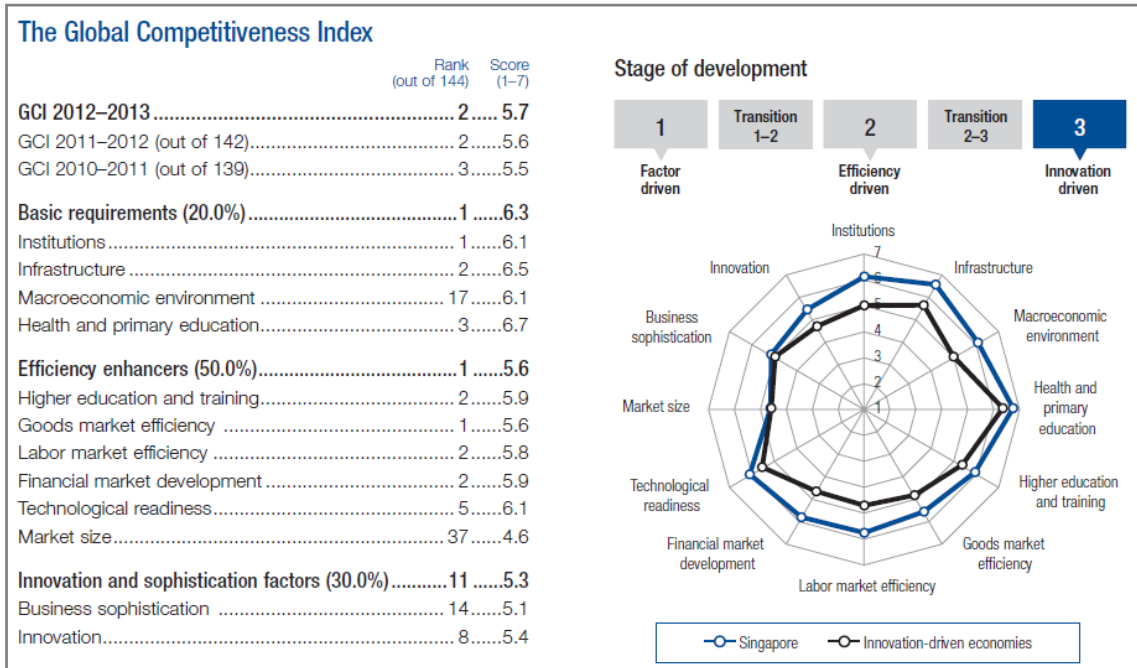
สิงคโปร์เป็นประเทศศูนย์กลางของการขนส่งและโลจิสติกส์ โดยมีการให้บริการการเชื่อมต่อทั้งทางน้ำและทางอากาศที่ดีที่สุดแห่งหนึ่งของโลก สามารถเชื่อมโยงท่าเรือสำคัญของโลกกว่า 600 ท่าเรือใน 123 ประเทศ สามารถเชื่อมโยง 181 เมืองหลักทางอากาศ สิงคโปร์ได้มีการพัฒนาประเทศให้เป็นศูนย์กลางการผลิต โดยรัฐบาลได้ตั้งเป้าหมายในการเพิ่มผลผลิตอุตสาหกรรมให้เป็น 3 แสนล้านดอลลาร์สิงคโปร์ในปี 2018 และสร้างงานกว่า 15,000 งานในแต่ละปี (Rushton et al, 2007)

ที่ตั้งของประเทศสิงคโปร์อยู่ในเส้นทางตัดกันระหว่างเส้นทางการค้าสายหลักหลายสาย ทำให้สิงคโปร์มีโอกาสในการเป็นที่ตั้งศูนย์กระจายสินค้าสำคัญของโลก บริษัทชั้นนำระดับโลกหลายบริษัทได้เข้ามาตั้งศูนย์จัดหาสินค้า (Procurement Center) รวมถึงศูนย์การวิจัยตลาดและการให้บริการโลจิสติกส์ ในส่วนของอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ของสิงคโปร์นั้นได้มีการพัฒนาจากการให้บริการการขนส่งและคลังจัดเก็บสินค้าพื้นฐานมาเป็นการให้บริการโลจิสติกส์อย่างครบวงจร ในปี 2553 สิงคโปร์มีบริษัทชั้นนำทางด้านโลจิสติกส์กว่า 8,000 บริษัทจากทั่วโลก อย่างไรก็ตาม การเข้ามาของบริษัทต่างชาติก็เป็นแรงกดดันสำคัญสำหรับธุรกิจในประเทศสิงคโปร์เองที่จะต้องพัฒนาตัวเองเพื่อรองรับการแข่งขันที่เพิ่มสูงขึ้นจากต่างประเทศ

ธนาคารโลกได้ทำการศึกษาถึงสภาวะการแข่งขันของอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ของสิงคโปร์ ในรายงาน Connecting to Compete: Trade Logistics in the Global Economy The Logistics Performance Index and Its Indicators (LPI) ในปี 2550, 2553 และปี 2555 (World Bank, 2550 2553 และ 2555) ซึ่งมีการศึกษาใน 6 มิติสำคัญต่อการพัฒนาอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ของประเทศ อันได้แก่ โครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure) พิธีการศุลกากร (Customs) การขนส่งระหว่างประเทศ (International Shipments) ความสามารถในการทำธุรกิจของผู้ประกอบการ (Logistics Competence) การติดตามสินค้า (Tracking and Tracing) และความรวดเร็วในการขนส่ง (Timeliness) พบว่าในภาพรวม สิงคโปร์เป็นประเทศที่มีระดับการพัฒนาอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ที่ดีที่สุดแห่งหนึ่งของโลก มีอันดับของ LPI อยู่ที่ 1, 2 และ 1 ในปี 2550, 2553 และ 2555 ตามลำดับ ในส่วนของการพัฒนาในแต่ละมิติก็ไม่มีเปลี่ยนแปลงลำดับมากนักยกเว้นในเรื่องของความสามารถในการแข่งขันของผู้ประกอบการและความสามารถในการติดตามสินค้าที่อยู่ในอันดับ 6 มิติของการพัฒนาที่ได้รับคะแนนสูงสุดคือความรวดเร็วในการขนส่งสินค้า ได้ 4.39 คะแนน (มีแนวโน้มที่แย่ลงจากปี 2550) ตามมาด้วยโครงสร้างพื้นฐานได้ 4.15 คะแนน (มีแนวโน้มที่แย่ลงจากปี 2550) พิธีการศุลกากรได้ 4.1 คะแนน (มีแนวโน้มที่ดีขึ้นจากปี 2550) การติดตามสินค้า ได้ 4.07 คะแนน (มีแนวโน้มที่แย่ลงจากปี 2550) ความสามารถในการทำธุรกิจของผู้ประกอบการ ได้ 4.07 คะแนน (มีแนวโน้มที่แย่ลงจากปี 2550) และการขนส่งระหว่างประเทศ ได้ 3.99 คะแนน (มีแนวโน้มที่แย่ลงจากปี 2550) และ รายละเอียดสามารถดูได้จากภาพที่ 3-8

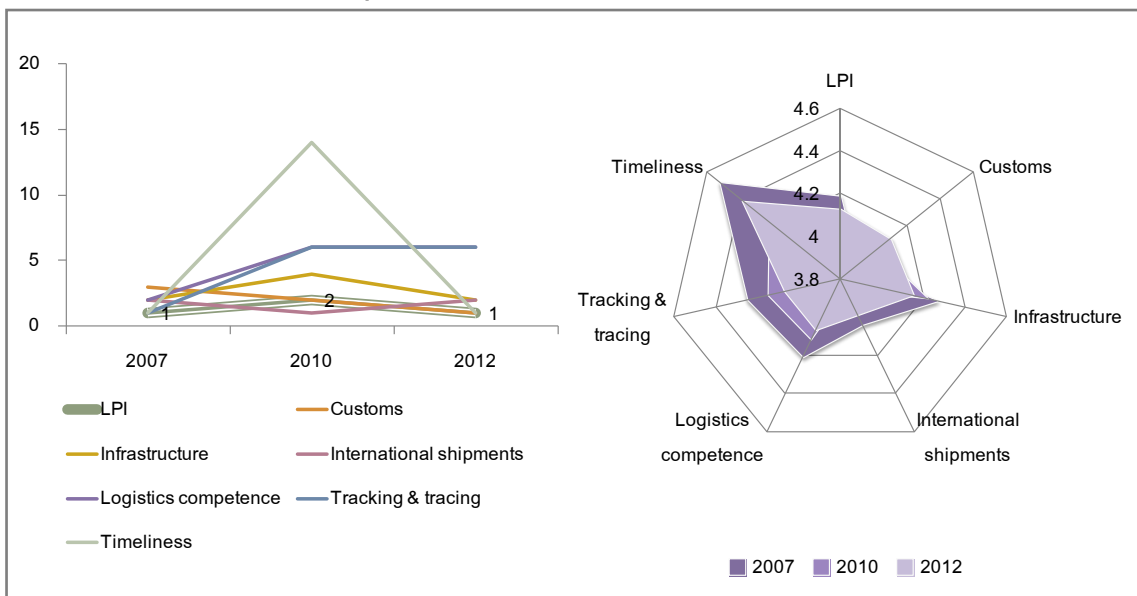
หากประเมินในภาพรวมสำหรับตลาดสิงคโปร์นั้น สิงคโปร์เป็นตลาดที่มีประชากรรวม 5 ล้านคนมูลค่าผลิตภัณฑ์ภายในประเทศต่อหัว (GNP Per Capita) 37,220 เหรียญสหรัฐจัดเป็นกลุ่มประเทศที่มีรายได้สูง (High Income) สิงคโปร์เป็นประเทศที่มีอุปสรรคในการทำการค้าน้อยที่สุดในอาเซียน มีต้นทุนค่าใช้จ่ายด้านโลจิสติกส์น้อยอาทิ มีต้นทุนค่าภาระการใช้ท่าเรือและท่าอากาศยานที่ต่ำมีการเก็บอัตราค่าธรรมเนียมการขนถ่ายสินค้าและการรับฝากสินค้าที่ต่ำ ประกอบกับมีคุณภาพโครงสร้างพื้นฐานที่ดีอย่างไรก็ตามอุปสรรคของการเข้าสู่ตลาดของสิงคโปร์อยู่ที่ผู้ประกอบการในตลาดที่มีความสามารถในการแข่งขันที่สูงมากอยู่แล้วโดยผู้ให้บริการโลจิสติกส์ทุกสาขาที่มีระดับการแข่งขันที่สูงอยู่แล้วได้แก่ บริการขนส่งทางถนน บริการขนส่งทางอากาศ บริการขนส่งสินค้าทางน้ำ ตัวแทนบริหารจัดการขนส่ง ตัวแทนออกของรับอนุญาต และตัวแทนธุรกิจตัวสอบมาตรฐานสินค้า

### ภาพที่ 3-7: ความสามารถในการแข่งขันของสิงคโปร์



ที่มา: World Economic Forum (2555)

### ภาพที่ 3-8: อันดับการพัฒนาอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ของสิงคโปร์ (ชาย) และคะแนนการ พัฒนาอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ของสิงคโปร์ (ขวา)



ที่มา: World Bank (2550, 2553 และ 2555)

หมายเหตุ: รูปซ้ายมีแกนตั้งคืออันดับของประเทศสิงคโปร์และแกนนอนเป็นปี



### 3.2.3.2. กฎระเบียบที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจโลจิสติกส์

ในส่วนของกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องกับโลจิสติกส์ในมิติของการลงทุนในอุตสาหกรรมนี้ พบว่า สิงคโปร์เป็นประเทศที่เปิดกว้าง และมีระเบียบเกี่ยวกับข้อจำกัดการลงทุนที่น้อย โดยสามารถสรุปประเด็นเกี่ยวกับการลงทุนได้ดังต่อไปนี้

สำหรับข้อผูกพันทั่วไปสำหรับการลงทุนของต่างชาตินั้น ไม่มีข้อจำกัดในเรื่องการเข้าสู่ตลาดสำหรับการลงทุนของต่างชาติ ในส่วนของการให้การปฏิบัติเยี่ยงคนชาตินั้น พบว่า การจัดตั้งธุรกิจ สิทธิในการจัดตั้งและเคลื่อนย้ายของนิติบุคคลยังมีเงื่อนไขดังต่อไปนี้ คือ ต่างชาติที่ต้องการจดทะเบียนธุรกิจในสิงคโปร์จะต้องมีผู้จัดการท้องถิ่นโดยอาจเป็นคนสัญชาติสิงคโปร์ หรือผู้มีถิ่นพำนักถาวร หรือเป็นผู้มีใบอนุญาตทำงาน อย่างไรก็ตาม ต่างชาติที่เป็นผู้มีถิ่นพำนักถาวรหรือมีใบอนุญาตทำงานสามารถจะทะเบียนโดยไม่ต้องมีผู้จัดการท้องถิ่น สำหรับกรรมการบริษัทนั้น อย่างน้อย 1 คนต้องเป็นผู้มีถิ่นพำนักในท้องถิ่น ทั้งนี้ผู้มีถิ่นพำนักในท้องถิ่น หมายถึง คนสัญชาติสิงคโปร์ หรือผู้มีถิ่นพำนักถาวรในสิงคโปร์ หรือผู้ที่ถือวีซ่าทำงาน ทุกสาขาของบริษัทต่างชาติที่จดทะเบียนในสิงคโปร์ต้องมีตัวแทนผู้มีถิ่นพำนักในท้องถิ่นอย่างน้อย 2 คน

สำหรับข้อผูกพันทั่วไปสำหรับการทำงานของคนต่างชาตินั้น ในส่วนของข้อจำกัดในการเข้าสู่ตลาด จะมีการผูกพันเฉพาะการทำงานของบุคคลธรรมดา ประเภทผู้อยู่อาศัยภายในบริษัท โดยต้องเป็นบุคลากรในระดับผู้จัดการ ผู้บริหาร และผู้เชี่ยวชาญเฉพาะทาง ที่ต้องการจะเข้ามาทำงานในสาขา บริษัทสาขา หรือบริษัทในเครือที่อยู่ในประเทศสิงคโปร์ ซึ่งผู้อยู่อาศัยจะต้องเป็นลูกจ้างของบริษัทที่อยู่นอกสิงคโปร์มาแล้วไม่น้อยกว่า 1 ปี ก่อนที่จะขออนุญาตทำงานในสิงคโปร์ อนุญาตให้อยู่ได้ 2 ปี และอาจต่ออายุได้อีกครั้งละ 3 ปี แต่ทั้งหมดไม่เกิน 8 ปี

สำหรับข้อผูกพันเฉพาะนั้น ในเกือบทุกสาขาจะเป็นไปตามข้อผูกพันทั่วไป ว่าจะจะเป็นบริการจัดชั้นเรือ บริการนายหน้าชิปปิ้ง บริการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศ บริการตัวแทนชิปปิ้งสำหรับการขนส่งสินค้าทางทะเล เว้นแต่บางสาขาที่จะต้องดำเนินการตามกฎหมายภายในเช่น บริการขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างประเทศ ที่จะต้องมีการจดทะเบียนเรือชกธงสิงคโปร์ตามกฎหมาย Merchant Shipping Act

### 3.2.3.3. การวิเคราะห์จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และความเสี่ยงของอุตสาหกรรมโลจิสติกส์

จากการศึกษาความสามารถในการแข่งขัน ภาพรวมของอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ของสิงคโปร์ และกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องแล้ว เราสามารถสรุปจุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และความเสี่ยงของอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ของสิงคโปร์ได้ดังต่อไปนี้

#### จุดแข็ง

- 1) เคยเป็นท่าเรือคอนเทนเนอร์ที่ใหญ่ที่สุดในโลกพ่ายให้กับท่าเรือของเซี่ยงไฮ้ในจีนได้ในปี 2010 การลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกมีการวางแผนเพื่อความสำเร็จในระยะยาว
- 2) โครงการ Maritime Singapore Green Pledge ตั้งขึ้นเพื่อสนับสนุนให้มีการบริการ Shipping โดยคำนึงถึงธรรมชาติมีบริษัทเข้าร่วมเป็นจำนวนมาก

#### จุดอ่อน

มีความเชื่อมโยงกับเศรษฐกิจโลกในระดับสูงทำให้ความเป็นไปในเศรษฐกิจโลกส่งผลกระทบต่อธุรกิจโลจิสติกส์ของประเทศในระดับที่รุนแรง

#### โอกาส

มีความต้องการที่จะรวมเอากิจกรรมจากท่าเรือทุกท่ามาไว้ในที่เดียวเพื่อการวางแผนและบริหารจัดการที่เป็นเอกภาพทำให้การขนส่งและบริการโลจิสติกส์มีประสิทธิภาพมากขึ้น

#### ความเสี่ยง

มีความเสี่ยงด้านเศรษฐกิจมหภาคของโลกโดยเฉพาะจากปัญหาวิกฤติน้ำมันและสภาวะเศรษฐกิจมหภาคของจีนและสหรัฐ

### 3.2.3.4. ผลกระทบของความตกลงเขตการค้าเสรีกับอุตสาหกรรมโลจิสติกส์

สิงคโปร์เป็นประเทศเปิด มีการทำความตกลงการค้าเสรีกับหลายประเทศทั้งในกรอบพหุภาคีและในกรอบทวิภาคีซึ่งถือว่ามากที่สุดในกลุ่มประเทศที่ทำการศึกษา โดยเริ่มมีการลงนามและบังคับใช้ความตกลงเขตการค้าเสรีฉบับแรกในเดือนมกราคม ปี พ.ศ. 2536 กลับกลุ่มประเทศอาเซียน นับตั้งแต่นั้นเป็นต้นมาก็ได้มีความตกลงเขตการค้าเสรีที่ลงนามและมีผลบังคับใช้แล้วทั้งหมด 11 ฉบับ โดยล่าสุดสิงคโปร์ก็ได้ลงนามและบังคับใช้ความตกลงเขตการค้าเสรีกับประเทศออสเตรเลียและนิวซีแลนด์ในเดือนมกราคม ปี พ.ศ. 2553 ตารางที่ 3-4 จะสรุปความตกลงการค้าเสรีของสิงคโปร์ที่ได้ลงนามและบังคับใช้แล้วทั้งหมด

จากที่ได้วิเคราะห์ไว้ในส่วนต้นของบทที่สามว่าความตกลงการค้าเสรีระหว่างประเทศทั้งในกรอบทวิภาคีและกรอบพหุภาคีนั้นส่งผลให้ปริมาณการค้าระหว่างประเทศคู่เจรจานั้นเพิ่มขึ้นอย่างมาก อันเนื่องมาจากการลดอุปสรรคทางการค้าทั้งที่เป็นภาษีและไม่ใช่ภาษี แม้ว่าความตกลงดังกล่าวจะไม่มีเปิดเสรีในส่วนของการให้บริการโลจิสติกส์โดยตรง แต่จากปริมาณการค้าที่เพิ่มขึ้น ย่อมเป็นโอกาสสำคัญของธุรกิจโลจิสติกส์ในการเข้าถึงตลาดใหม่ ในการขนส่ง ขนถ่าย และให้บริการเสริมเกี่ยวกับโลจิสติกส์อื่นๆ ได้มากขึ้น ทำให้มูลค่าทางเศรษฐกิจรวมของภาคโลจิสติกส์เพิ่มขึ้นอย่างก้าวกระโดดหลังจากที่ได้เปิดเสรีทางการค้า

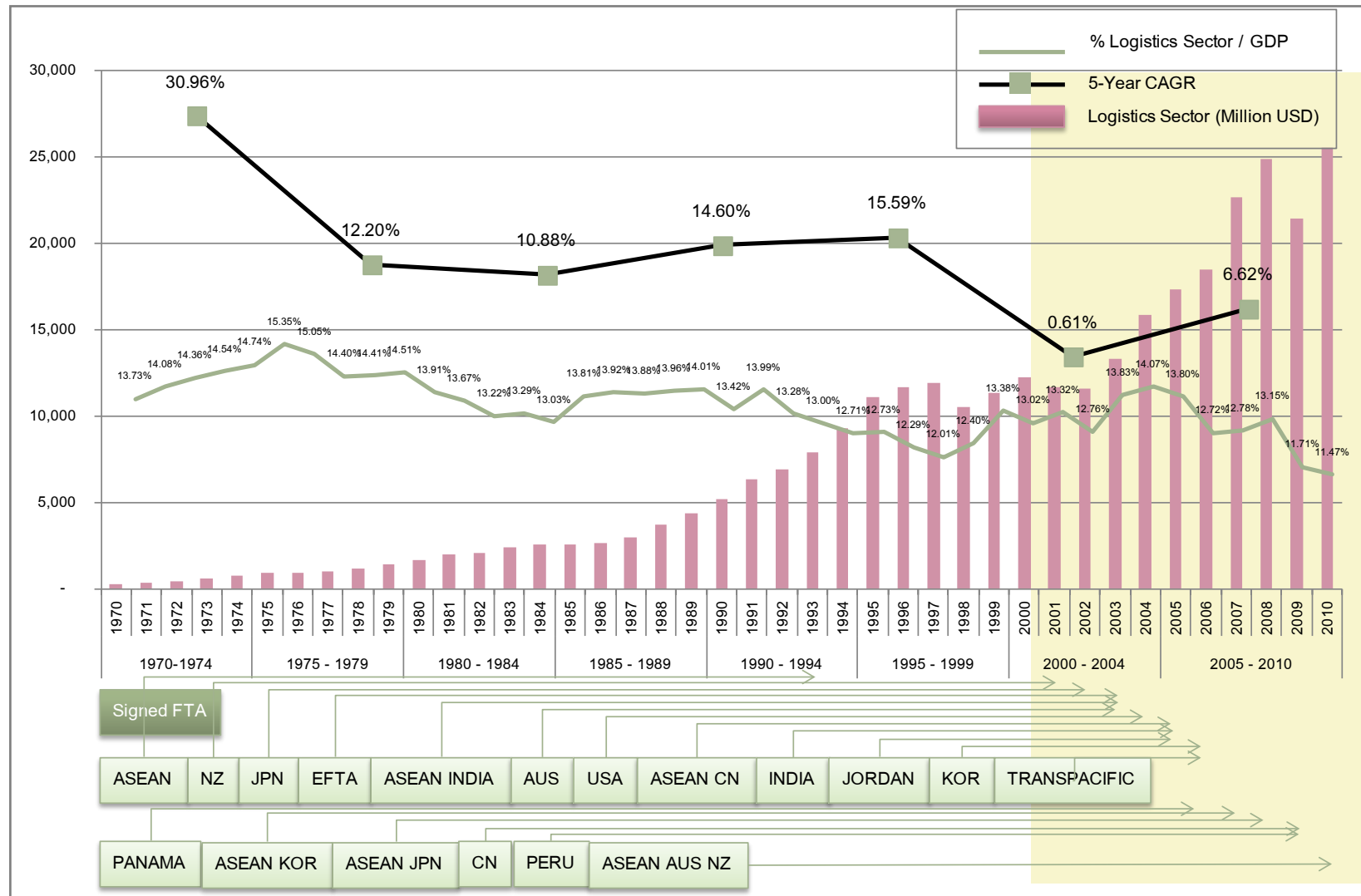
ในภาพที่ 3-9 แสดงให้เห็นถึงมูลค่าของภาคโลจิสติกส์ของประเทศสิงคโปร์ที่เติบโตนับตั้งแต่มีการเปิดเขตการค้าเสรี (แสดงผ่านแผนภูมิแท่ง) โดยเฉพาะในช่วงปี 2548 เป็นต้นมา กล่าวคือในช่วงก่อนปี 2548 อัตราการเจริญเติบโตต่อปีสะสมโดยเฉลี่ย 5 ปี (5-Year Compound Annual Growth Rate: 5-Year CAGR แสดงผ่านจุดสีเหลี่ยมสีเขียว) ภาคโลจิสติกส์ของสิงคโปร์มีแนวโน้มที่ลดลงอย่างต่อเนื่อง ดังจะเห็นได้จากในช่วงตั้งแต่ปี 2513-2543 ที่มีแนวโน้มของ CAGR ที่ลดลงอันเนื่องมาจากวิกฤติเศรษฐกิจในภูมิภาคและวิกฤติตลาดหุ้นในสหรัฐอเมริกา แต่หลังจากที่มีการทำความตกลงเขตการค้าเสรีที่มีอย่างหนาแน่นในช่วงตั้งแต่ปี 2544 เป็นต้นมา อัตราการเจริญเติบโตของภาคโลจิสติกส์ก็สามารถเพิ่มขึ้นถึงร้อยละ 6.62 ได้ในช่วงปี 2548-2553 หากพิจารณาสัดส่วนของภาคโลจิสติกส์ต่อ GDP (แสดงผ่านเส้นสีเขียว) ที่ลดลงอย่างต่อเนื่อง นั้นแสดงให้เห็นว่าการเจริญเติบโตของภาคโลจิสติกส์และการเจริญเติบโตของเศรษฐกิจมวลรวมเป็นไปในทิศทางเดียวกัน และการเจริญเติบโตของเศรษฐกิจมวลรวมนั้นเพิ่มขึ้นในอัตราที่เร็วกว่าภาคโลจิสติกส์ ทำให้แนวโน้มของสัดส่วนของภาคโลจิสติกส์ต่อ GDP นั้นลดลง

ตารางที่ 3-4: ตารางแสดงความตกลงการค้าเสรีที่มีผลบังคับใช้แล้วของสิงคโปร์

ความตกลงการค้าเสรี	ประเทศกลุ่มประเทศใน ความตกลง	มีผลบังคับใช้
ASEAN Free Trade Area	อาเซียน	1 ม.ค.36
New Zealand-Singapore Closer Economic Partnership	นิวซีแลนด์	1 ม.ค.44
Japan-Singapore Economic Agreement for a New-Age Partnership	สิงคโปร์	30 พ.ย.45
European Free Trade Association-Singapore Free Trade Agreement	EFTA	1 ม.ค.46
ASEAN-India Comprehensive Economic Cooperation Agreement	อินเดีย	4 เม.ย.46
Singapore-Australia Free Trade Agreement	ออสเตรเลีย	28 ก.ค.46
United States-Singapore Free Trade Agreement	สหรัฐอเมริกา	1 ม.ค.47
ASEAN-People's Republic of China Comprehensive Economic Cooperation Agreement	อาเซียนและจีน	1 ก.ค.47
India-Singapore Comprehensive Economic Cooperation Agreement	อินเดีย	1 ส.ค.47
Singapore-Jordan Free Trade Agreement	จอร์แดน	22 ส.ค.47
Korea-Singapore Free Trade Agreement	เกาหลี	2 พ.ค.49
Trans-Pacific Strategic Economic Partnership Agreement	หลายประเทศ	28 พ.ค.49
Singapore-Panama Free Trade Agreement	ปานามา	24 ก.ค.49
ASEAN-Korea Comprehensive Economic Cooperation Agreement	อาเซียนและเกาหลี	1 ก.ค.50
ASEAN-Japan Comprehensive Economic Partnership	อาเซียนและญี่ปุ่น	1 ธ.ค.51
People's Republic of China-Singapore Free Trade Agreement	จีน	1 ม.ค.52
Singapore-Peru Free Trade Agreement	เปรู	1 ส.ค.52
ASEAN-Australia and New Zealand Free Trade Agreement	อาเซียน ออสเตรเลียและนิวซีแลนด์	1 ม.ค.53

ที่มา: ADB

ภาพที่ 3-9: ผลกระทบของความตกลงการค้าเสรีต่ออุตสาหกรรมโลจิสติกส์ของสิงคโปร์



ที่มา: UNCTAD, ADB และการคำนวณ

### 3.2.3.5. แนวทางการปรับตัวของสิงคโปร์อันเนื่องมาจากการจัดทำเขตการค้าเสรี

เนื่องจากสิงคโปร์เผชิญสภาวะการแข่งขันที่รุนแรงขึ้นทั้งจากท่าอากาศยานกัวลาลัมเปอร์ของมาเลเซีย และดูไบของสหรัฐอาหรับเอมิเรตส์ที่มีขนาดใหญ่กว่า ดังนั้น Civil Aviation Authority of Singapore (CAAS) หน่วยงานบริหารสนามบินชาวอี จึงได้ทำการแปรรูปจากหน่วยงานภาครัฐเป็นรูปแบบบริษัท (Corporatization) ในชื่อ Changi Airport Group Pte.Ltd. (CAG) ในเดือนกรกฎาคม ปี 2552 เพื่อความคล่องตัวของการดำเนินงานและการให้บริการสนามบินชาวอี ปัจจุบันมีอาคารผู้โดยสาร 3 หลัง ครอบคลุมพื้นที่ 634,000 ตารางเมตร ประกอบด้วย อาคารผู้โดยสาร 1 และ 2 โดยในปี 2553 ได้เพิ่มอาคารผู้โดยสาร 3 และอาคารผู้โดยสารสายการบินต้นทุนต่ำ เพื่อเปิดให้บริการแก่นักเดินทางปีละประมาณ 34 ล้านคน ซึ่งทั้งนี้สามารถรองรับปริมาณผู้โดยสารจริงได้มากถึง 44 ล้านคน มีเที่ยวบินจาก 87 สายการบิน ขึ้นลงไม่ต่ำกว่า 4,100 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ เชื่อมโยงไปยัง 180 เมือง ใน 57 ประเทศทั่วโลก สนามบินแห่งนี้มีการบริหารงานด้านโลจิสติกส์ที่นับเป็นจุดเด่นสำคัญ ได้แก่ การปรับปรุงการให้บริการส่วนของการลำเลียงกระเป๋า การตรวจเช็คเอกสารผู้โดยสาร และการอำนวยความสะดวกต่างๆ ทั้งนี้ที่เครื่องบินลงจอด โดยกำหนดเป้าหมายให้ผู้โดยสารแต่ละคนใช้เวลาในทุกขั้นตอนไม่เกิน 30 นาที สนามบินชาวอีมีทั้งหมด 9 terminals (รวม terminals ที่เป็น cargo) โดยความร่วมมือของ 3 หน่วยงาน คือ Singapore Airport Terminal Services (SATS), Changi International Airport Services (CIAS) และ Swissport Singapore สำหรับ Air Cargo สนามบินชาวอีสามารถดำเนินงานตามตัวชี้วัดประสิทธิภาพการทำงานด้านเอกสาร สินค้า และพิธีศุลกากร ได้ในระดับร้อยละ 90 เพื่อความพอใจของลูกค้าเรื่องระยะเวลาที่ใช้ในการขนส่ง

สนามบินชาวอีได้ใช้บริการพิเศษจากผู้ให้บริการ คือ DHL เพื่อให้บริการในสิงคโปร์ และแถบภูมิภาค และสำหรับส่วนอื่นจะใช้บริการของ TNT และสำหรับสินค้าทั่วไปประมาณ 40,000 ตัน/ปี SATS จะเป็นผู้ให้บริการ และมีผู้ให้บริการเพื่ออำนวยความสะดวกภายใน terminals gateway facilities คือ FedEx และ UPS และล่าสุด สนามบินชาวอีได้เพิ่ม Coolport ที่รองรับสินค้าที่เน่าเสียง่ายภายในท่าอากาศยาน โดยมีพื้นที่ 8,000 ตารางเมตร ทำความเย็นที่ -28 ถึง 18 องศาเซลเซียส ที่สร้างด้วยเงินทุน 12 ล้านเหรียญสิงคโปร์

นอกจากนี้ สนามบินชาวอียังมีพื้นที่ส่วนที่เป็น Logistics Park ที่เรียกว่า Airport Logistics Park of Singapore (ALPS) ซึ่งเป็นส่วนที่เพิ่งเปิดให้บริการในปี 2003 ซึ่งเป็น Free Trade Zone ที่มีเนื้อที่ประมาณ 260,000 ตารางเมตร โดยมีบริษัทใหญ่ที่เป็นผู้ให้บริการโลจิสติกส์

เช่น Schenker, DHL Excel, Menlo Worldwide, Nippon Express, UPS Supply Chain Solutions เป็นต้น

การสร้างการแข่งขันให้กับผู้ประกอบการในประเทศสิงคโปร์โดยการปล่อยให้แข่งกับผู้ประกอบการจากต่างประเทศอย่างยุติธรรม ซึ่งประเทศสิงคโปร์ไม่มีการแบ่งแยกเชื้อชาติ โดยถือว่าทุกคนที่เข้ามาในประเทศสิงคโปร์มาเพื่อวัตถุประสงค์เดียวกัน คือ การทำธุรกิจ อย่างไรก็ตาม ภาครัฐยังคงให้การสนับสนุน SMEs ด้วยรูปแบบต่างๆ เช่น การให้สินเชื่อ หรือ มีการให้ทุนสำหรับโครงการที่เพิ่งริเริ่ม ( new initiatives) เป็นต้น นอกจากนี้ การวางแผนพัฒนาระบบโลจิสติกส์ในภาพรวม ที่ต้องอาศัยการปรับกระบวนการและวิธีคิด เช่น ถึงแม้ว่าประเทศสิงคโปร์จะมีพื้นที่น้อยและเป็นประเทศที่เน้นธุรกิจบริการ แต่ร้อยละ 25 ของ GDP นั้นมาจากภาคอุตสาหกรรม ซึ่งได้แก่ อุตสาหกรรมยา อุตสาหกรรมผลิต Wafer อุตสาหกรรมการบิน และ อุตสาหกรรมปิโตรเคมี ซึ่งเป็นกลยุทธ์ในการเปลี่ยนจากประเทศที่เน้นอุตสาหกรรมหนัก เป็นอุตสาหกรรมที่เน้นเทคโนโลยีที่ทันสมัยและมูลค่าสูง หรือเปลี่ยนเป็นธุรกิจบริการ รวมถึงรูปแบบการให้การสนับสนุนกับผู้ประกอบการ โดยเน้นการส่งเสริมนวัตกรรม หรือธุรกิจสร้างสรรค์ การวางกลยุทธ์ในการผลักดันแผนพัฒนาให้สำเร็จ ด้วยการปรับโครงสร้าง หรือกระบวนการทำงานของหน่วยงานรัฐให้เป็นรูปแบบที่สามารถดำเนินการได้คล่องตัวยิ่งขึ้น สามารถแข่งขันกับประเทศอื่นได้ เช่น การแปรรูปสนามบินซางฮีเป็นบริษัท การทำ PPP (Public and Private Partnership) กับการทำระบบ E-government เป็นต้น

### 3.2.4. กรณีศึกษาประเทศออสเตรเลีย

#### 3.2.4.1. ความสามารถในการแข่งขันและสภาวะธุรกิจโลจิสติกส์

จากการศึกษาของ World Economic Forum ในรายงาน The Global Competitiveness Index (GCI) ในปี 2555 (World Economic Forum, 2555) ออสเตรเลียเป็นประเทศที่พัฒนาแล้ว และมีระดับการพัฒนาอยู่ในระดับที่สามซึ่งเป็นอันดับสูงสุด หรือเป็นประเทศที่มีการพัฒนาโดยใช้นวัตกรรมเป็นตัวขับเคลื่อนการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจ จากการศึกษาร่วมเทียบกับอีก 142 ประเทศ ออสเตรเลียมีอันดับของ GCI ในอันดับที่ 20 ซึ่งแย่งจากอันดับที่ 16 ในปี 2554

หากพิจารณาในแต่ละมิติพบว่าในส่วนของการสร้างพื้นฐาน อันประกอบไปด้วยสถาบันทางสังคม โครงสร้างพื้นฐาน สิ่งแวดล้อมทางเศรษฐกิจมหภาค และสุขภาพรวมถึงการศึกษาชั้น

พื้นฐาน ออสเตรเลียอยู่ในอันดับที่ 12 ของโลก ซึ่งในส่วนของเศรษฐกิจมหภาคนั้นออสเตรเลียมีระดับการพัฒนาที่สูงกว่าค่าเฉลี่ยของประเทศในกลุ่มระดับการพัฒนาเดียวกัน

หากพิจารณาในมิติของปัจจัยสร้างเสริมประสิทธิภาพ อันประกอบไปด้วยการศึกษาขั้นสูง ประสิทธิภาพของตลาดสินค้า ประสิทธิภาพของตลาดแรงงาน การพัฒนาตลาดการเงิน ความพร้อมของเทคโนโลยี และขนาดของตลาด พบว่าโดยเฉลี่ยแล้วออสเตรเลียมีระดับการพัฒนาอยู่ในอันดับที่ 13 โดยการพัฒนาตลาดการเงินและขนาดตลาดสูงกว่าค่าเฉลี่ยของกลุ่มประเทศที่มีระดับการพัฒนาเดียวกัน

หากพิจารณาในมิติของการสรรสร้างนวัตกรรมและปัจจัยทางด้านความเชี่ยวชาญ เฉพาะซึ่งพิจารณาในมิติของความเชี่ยวชาญในการประกอบธุรกิจของเอกชนและการสรรสร้างนวัตกรรม พบว่าออสเตรเลียยังอยู่ในอันดับที่ 28 ของโลก โดยทั้งสองมิติที่กล่าวมานั้นยังต่ำกว่าค่าเฉลี่ยของกลุ่มประเทศที่อยู่ในระดับการพัฒนาเดียวกันรายละเอียดสามารถดูได้ในภาพที่ 3-10

ออสเตรเลียเป็นประเทศที่มีอยู่ในระดับการพัฒนาเศรษฐกิจในระดับเดียวกันกับประเทศที่พัฒนาแล้วส่วนใหญ่ มีระดับ GDP ต่อหัวในระดับที่ใกล้เคียงกับค่าเฉลี่ยของประเทศที่พัฒนาแล้วด้วยกัน เศรษฐกิจออสเตรเลียมีความเข้มแข็งทั้งทางด้านการเจริญเติบโตของผลผลิตมวลรวม ความเข้มแข็งจากภาคธุรกิจทั้งในส่วนอุตสาหกรรมและภาคการเกษตร นอกจากนี้แล้วการดำเนินนโยบายทางการเงินที่คงอัตราเงินเฟ้อนโยบายที่ต่ำประกอบกับการใช้เงินเป็นแหล่งส่งออกสินค้าสำคัญนั้นช่วยให้เศรษฐกิจเงินสามารถขับเคลื่อนไปข้างหน้าได้อย่างมั่นคง

อุตสาหกรรมโลจิสติกส์ของออสเตรเลียเป็นลักษณะที่พัฒนาแล้วและอิมพอร์ต สามารถเป็นส่วนสำคัญในการขับเคลื่อนเศรษฐกิจได้อย่างแข็งแกร่ง ตลาดของอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ในออสเตรเลียมีมูลค่าสูงถึง 66 ล้านเหรียญดอลลาร์ออสเตรเลีย (Toll, 2006) อุตสาหกรรมโลจิสติกส์ประกอบไปด้วยผู้เล่นทั้งจากในประเทศและต่างประเทศ ซึ่งมีส่วนช่วยในการสร้างเสริมกิจกรรมทางโลจิสติกส์ในประเทศได้อย่างต่อเนื่อง นอกจากนี้แล้วการ Outsourcing ในอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ของออสเตรเลียนั้นสูงถึงร้อยละ 50 ของมูลค่าอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ทั้งหมด

การขนส่งสินค้าเฉพาะในออสเตรเลียอย่างเดียวมียอดสูงถึง 1,900 ล้านตัน โดย 500 ล้านตันเป็นการส่งออก และ 55 ล้านตันคือปริมาณการนำเข้าต่อปี สภาวะการแข่งขันของอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ในออสเตรเลียอยู่ในระดับที่มีการแข่งขันสูงและมีการเปลี่ยนแปลงมากขึ้นอย่างเห็นได้ชัดในช่วง 10 ปีที่ผ่านมา โดยจะเห็นได้จากการผลิตใหม่ๆ และการบริหารจัดการ



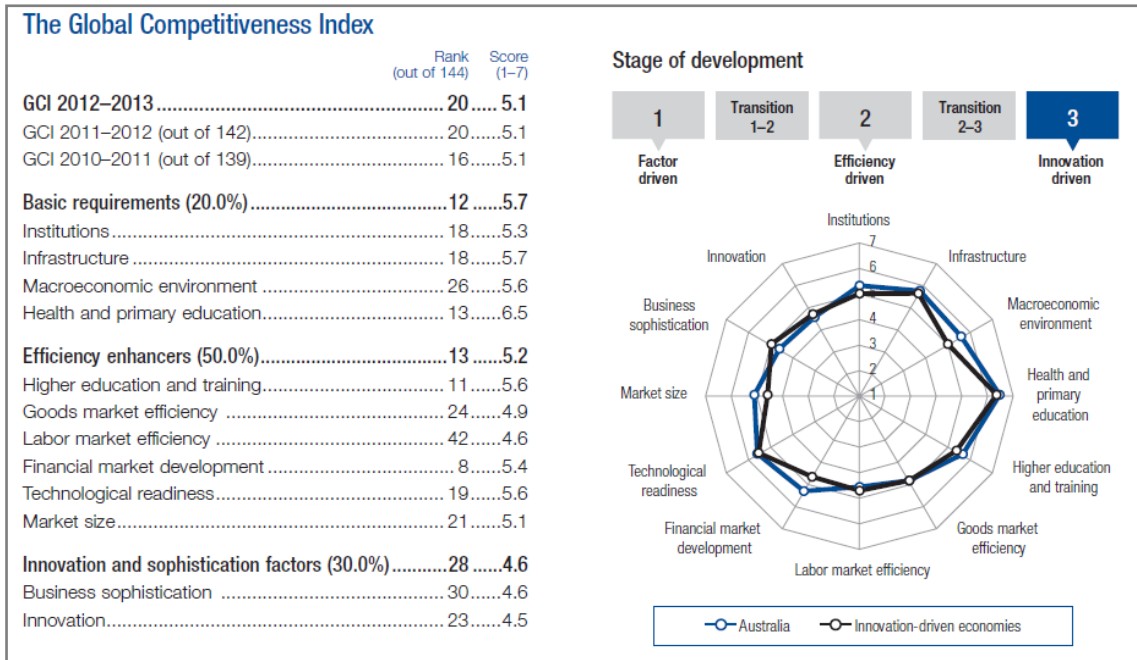
ซึ่งพหุหลายเซนที่เปลี่ยนแปลงอย่างต่อเนื่อง และการพัฒนาทางเทคโนโลยี ในรายงานประจำปีของบริษัท Toll (Toll, 2006) ได้มองว่ามูลค่าทางการตลาดของธุรกิจการขนส่งสินค้าในออสเตรเลียนั้น จะเพิ่มขึ้นเป็นสองเท่าในช่วงเวลา 15 ปี การนำเข้าสินค้าจากจีนและประเทศต่างๆ ในเอเชียจะเพิ่มขึ้นเป็นอย่างมาก ทำให้มีความต้องการในการใช้บริการโลจิสติกส์อย่างครบวงจร

ธนาคารโลก ได้ทำการศึกษาถึงสถานะการแข่งขันของอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ของ ออสเตรเลียในรายงาน Connecting to Compete: Trade Logistics in the Global Economy The Logistics Performance Index and Its Indicators (LPI) ในปี 2550, 2553 และปี 2555 (World Bank, 2550 2553 และ 2555) ซึ่งมีการศึกษาใน 6 มิติสำคัญต่อการพัฒนาอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ ของประเทศ อันได้แก่ โครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure) พิธีการศุลกากร (Customs) การขนส่ง ระหว่างประเทศ (International Shipments) ความสามารถในการทำธุรกิจของผู้ประกอบการ (Logistics Competence) การติดตามสินค้า (Tracking and Tracing) และความรวดเร็วในการขนส่ง (Timeliness) พบว่าในภาพรวม ออสเตรเลียเป็นประเทศที่มีระดับการพัฒนา อุตสาหกรรมโลจิสติกส์ที่น่าพอใจ อันดับของ LPI ที่ 17, 18 และ 18 ในปี 2550, 2553 และ 2555 ตามลำดับ ซึ่งแม้ว่าจะมีอันดับที่แย่ลง แต่ก็เพียงเล็กน้อยเท่านั้น ในส่วนของการพัฒนาในแต่ละมิติ ก็ไม่มีการเปลี่ยนแปลงลำดับมากนัก มิติของการพัฒนาที่ได้รับคะแนนสูงสุดคือความรวดเร็วใน การขนส่งสินค้า ได้ 4.05 คะแนน (มีแนวโน้มที่แย่ลงจากปี 2550) ตามมาด้วยโครงสร้างพื้นฐานได้ 3.83 คะแนน (มีแนวโน้มที่ดีขึ้นจากปี 2550) การติดตามสินค้า ได้ 3.79 คะแนน (มีแนวโน้มที่แย่ ลงจากปี 2550) ความสามารถในการทำธุรกิจของผู้ประกอบการ ได้ 3.75 คะแนน (มีแนวโน้มที่แย่ ลงเล็กน้อยจากปี 2550) พิธีการศุลกากร ได้ 3.6 คะแนน (มีแนวโน้มที่แย่ลงเล็กน้อยจากปี 2550) และการขนส่งระหว่างประเทศ ได้ 3.4 คะแนน (มีแนวโน้มที่แย่ลงจากปี 2550) และรายละเอียด สามารถดูได้จากภาพที่ 3-11

ออสเตรเลียได้ให้ความสำคัญกับการพัฒนาอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ของประเทศเนื่องจาก อุตสาหกรรมนี้จะช่วยเป็นแรงขับเคลื่อนสำคัญต่อการพัฒนาประสิทธิภาพในภาพรวมของ เศรษฐกิจประเทศและเพิ่มความสามารถทางการแข่งขันในเวทีโลก ดังนั้นออสเตรเลียจึงได้จัดตั้ง สภาโลจิสติกส์ออสเตรเลีย (Australian Logistics Council: ALC) ขึ้น ซึ่งเป็นการรวมตัวกัน ระหว่างภาครัฐบาลที่เกี่ยวข้องกับผู้ประกอบการโลจิสติกส์รายใหญ่ของประเทศ เพื่อกำหนดกฎ ต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับโลจิสติกส์ในมิติของการเพิ่มประสิทธิภาพของผู้ประกอบการ การออก มาตรการและนโยบายต่างๆ เกี่ยวกับการขนส่งอย่างเป็นทางการ รวมถึงการกำหนดมาตรฐาน ความปลอดภัยในการขนส่งในรูปแบบต่างๆ เป็นต้น เหล่านี้ช่วยให้อุตสาหกรรมโลจิสติกส์เติบโต

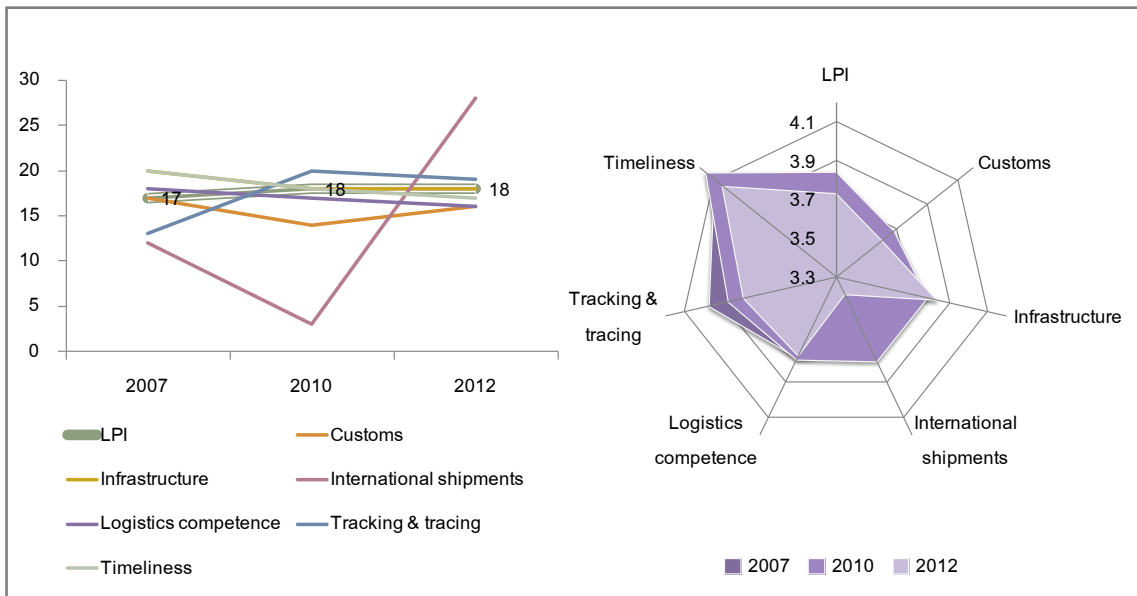
ขึ้นได้อย่างมีประสิทธิภาพเพราะมีแนวนโยบายที่ชัดเจนผ่านกลไกที่ีการทำงานและผลักดันอย่างต่อเนื่อง

ภาพที่ 3-10: ความสามารถในการแข่งขันของออสเตรเลีย



ที่มา: World Economic Forum (2555)

ภาพที่ 3-11: อันดับการพัฒนาศาหกรรมโลจิสติกส์ของออสเตรเลีย (ชาย) และคะแนนการพัฒนาศาหกรรมโลจิสติกส์ของออสเตรเลีย (ขวา)



ที่มา: World Bank (2550, 2553 และ 2555)

หมายเหตุ: รูปซ้ายมีแกนตั้งคืออันดับของประเทศออสเตรเลียและแกนนอนเป็นปี

### 3.2.4.2. กฎระเบียบที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจโลจิสติกส์

ในส่วนของกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งของออสเตรเลียนั้นมีการกำกับดูแลโดยหลายหน่วยงาน ในระดับประเทศจะมี Department of Transport and Regional Services ในการดูแลเรื่องกฎหมายและการออกนโยบาย ไม่ว่าจะเป็นการวางแผนโครงสร้างพื้นฐานทางการคมนาคม การประสานกับหน่วยงานระดับมลรัฐเพื่อให้การวางแผนและนโยบายเป็นไปในทิศทางเดียวกัน สำหรับกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องในแต่ละประเภทของกิจกรรมโลจิสติกส์มีดังต่อไปนี้

การขนส่งสินค้า การขนส่งสินค้ามีการกำกับดูแลโดยพระราชบัญญัติ Trade Practice Act ปี ค.ศ. 1974 (พ.ศ. 2517)ซึ่งไม่มีการควบคุมที่แยกระหว่างผู้ให้บริการในประเทศและต่างประเทศ ทั้งภาครัฐและเอกชนได้ร่วมมือกันในการมีส่วนร่วมในกฎหมายฉบับนี้ในการออกนโยบายและร่างระเบียบโดยใช้หลักการ Whole of Supply Chain Approach เพื่อนโยบายโลจิสติกส์ที่มีเอกภาพและมีประสิทธิภาพ การขนส่งสินค้าและขนถ่ายสินค้าในส่วนของความปลอดภัยในการขนส่งสินค้าและผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมก็มีเจ้าภาพหลักอย่าง The National Transport Commission ในการดูแลประเด็นดังกล่าว

การขนส่งทางราง การขนส่งทางรางมีการกำกับดูแลโดยพระราชบัญญัติ Trade Practice Act ปี ค.ศ. 1974 (พ.ศ. 2517) เช่นเดียวกับการขนส่งสินค้าข้างต้น โดยมีหน่วยงานที่เกี่ยวข้องหลายหน่วยงาน ไม่ว่าจะเป็นรัฐบาลทั้งในระดับประเทศและระดับมลรัฐ National Transport Commission และ Australian Railway Association สำหรับระเบียบในการขนส่งทางรางนั้นแตกต่างกันในแต่ละมลรัฐ อีกทั้งไม่มีการกีดกันผู้เล่นจากภายนอกในการเข้ามาให้บริการในส่วนของ การขนส่งทางรางนอกเหนือไปจากที่กำหนดไว้ในพระราชบัญญัติ Foreign Acquisition and Takeover Act

การขนส่งทางอากาศ การขนส่งทางอากาศจะอยู่ภายใต้กฎหมายหลายฉบับ ไม่ว่าจะเป็น Air Navigation Act ปี ค.ศ. 1920 (พ.ศ. 2463) Air Service Act ปี ค.ศ. 1995 (พ.ศ. 2538) Aviation Transport Security Act ปี ค.ศ. 2004 (พ.ศ. 2547) Civil Aviation Act ปี ค.ศ. 1988 (พ.ศ. 2531) Civil Aviation (Carrier Liability) Act ปี ค.ศ. 1959 (พ.ศ. 2502) International Service Commission Act ปี ค.ศ. 1992 (พ.ศ. 2535) และ Airport Act ปี ค.ศ. 1996 (พ.ศ. 2539) ในส่วนของการลงทุนในอุตสาหกรรมบริการขนส่งทางอากาศนั้นโดยทั่วไปแล้วนักลงทุนจะต้องได้รับการเห็นชอบจาก Foreign Investment Review Board (FIRB) เพื่อที่จะสามารถลงทุนได้

ร้อยละ 100 อีกทั้งบริการเสริมอื่นๆ เช่น การขนถ่ายสินค้าภาคพื้นดินสามารถเข้าทำได้ในเกือบทุกกรณี

การขนส่งทางน้ำระหว่างประเทศของออสเตรเลียขึ้นอยู่กับกฎหมาย Navigation Act ปี ค.ศ. 1912 (พ.ศ. 2455) Ship Registration Act ปี ค.ศ. 1981 (พ.ศ. 2524) และ Maritime Transport Security Act ปี ค.ศ. 2003 (พ.ศ. 2546) โดยครอบคลุมประเด็นทั่วไปอย่าง การปฏิบัติการพื้นฐาน การจดทะเบียนเรือ กำหนดขนาดของเรือ ความปลอดภัยในการขนส่ง การค้าชายฝั่ง การจ้าง Seafarers และประเด็นที่เกี่ยวข้องกับสิ่งแวดล้อม

### 3.2.4.3. การวิเคราะห์จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และความเสี่ยงของอุตสาหกรรมโลจิสติกส์

จากการศึกษาความสามารถในการแข่งขัน ภาพรวมของอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ของออสเตรเลียและกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องแล้ว เราสามารถสรุปจุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และความเสี่ยงของอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ของออสเตรเลียได้ดังต่อไปนี้

#### จุดแข็ง

- 1) มีเศรษฐกิจมหภาคที่เติบโตอย่างต่อเนื่องขนาดตลาดที่ใหญ่และการพัฒนาอุตสาหกรรมทางการเงินที่ก้าวหน้า
- 2) มีโครงสร้างพื้นฐานทางโลจิสติกส์ที่ดี (เช่นระบบรางรถไฟ) และบุคลากรที่เกี่ยวข้องที่มีคุณภาพ
- 3) ALC ช่วยสร้างความร่วมมือระหว่างภาครัฐและเอกชนได้อย่างมีประสิทธิภาพ

#### จุดอ่อน

การขนส่งระหว่างประเทศยังถูกมองว่ายังไม่ก้าวหน้าเท่ามาตรการพัฒนาด้านอื่นๆ สาเหตุอาจเนื่องมาจากการพึ่งพาอุปสงค์จากต่างประเทศ โดยเฉพาะจีน ที่มาก ทำให้การชะลอตัวทางเศรษฐกิจของจีนส่งผลกระทบต่อ การขนส่งระหว่างประเทศ

#### โอกาส

- 1) มีการเจรจา FTA กับอีกหลายประเทศ อาทิ อินโดนีเซีย เกาหลี ญี่ปุ่น และจีน

- 2) ผู้ประกอบการขนส่งทางอากาศของตะวันออกกลางสนใจจะเข้ามาลงทุนในออสเตรเลียเป็นจำนวนมาก
- 3) มีการสร้างและปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานทางรถไฟระหว่างรัฐ North Strathfield ไปยัง Newcastle ผ่านตอนเหนือของซิดนีย์

### ความเสี่ยง

- 1) การลงทุนในอุตสาหกรรมเหมืองแร่มีสัญญาณชะลอตัวลง ตัวอย่างเช่น การยกเลิกโครงการลงทุนของ BHP Billiton ในเดือนกันยายนที่ผ่านมา ทำให้การลงทุนในอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ในระยะยาวและการจ้างงานอาจชะลอตัวลง
- 2) ความต้องการซื้อสินค้าจากต่างประเทศ ไม่ว่าจะเป็นจีนหรือญี่ปุ่น ชะลอตัวลง เห็นได้จากตัวเลขการเจริญเติบโตปีต่อปีของปริมาณการขนส่งที่ลดลง
- 3) การลดลงของราคาสินค้าส่งออกที่สำคัญเช่น เหล็ก และถ่านหิน ถือเป็นความเสี่ยงสำคัญของอุตสาหกรรมและการค้าระหว่างประเทศ
- 4) ค่าเงินที่แข็งขึ้นส่งผลเสียต่อดุลการค้าของประเทศ
- 5) ราคาแร่เหล็กที่ต่ำลงส่งผลให้ความต้องการแร่จากต่างประเทศมีมากขึ้น แม้ว่าการส่งออกจะมีมากขึ้นแต่ส่งผลต่อท่าเรือที่ต้องรับปริมาณการขนส่งที่มาก อาจเกิดการติดขัดได้

#### **3.2.4.4. ผลกระทบของความตกลงเขตการค้าเสรีกับอุตสาหกรรมโลจิสติกส์**

ออสเตรเลียเป็นประเทศที่มีการทำความตกลงการค้าเสรีกับหลายประเทศทั้งในกรอบพหุภาคีและในกรอบทวิภาคีโดยเริ่มมีการลงนามและบังคับใช้ความตกลงเขตการค้าเสรีฉบับแรกในเดือนมกราคมปีพ.ศ. 2524 กลับกลุ่มประเทศในหมู่เกาะแปซิฟิกตอนใต้ นับตั้งแต่นั้นเป็นต้นมาก็ได้มีความตกลงเขตการค้าเสรีที่ลงนามและมีผลบังคับใช้แล้วทั้งหมด 8 ฉบับโดยล่าสุดออสเตรเลียก็ได้ลงนามและบังคับใช้ความตกลงเขตการค้าเสรีกับประเทศในกลุ่มอาเซียนและนิวซีแลนด์ในเดือนมกราคมปีพ.ศ. 2553 ตารางที่ 3-5 จะสรุปความตกลงการค้าเสรีของออสเตรเลียที่ได้ลงนามและบังคับใช้แล้วทั้งหมด

จากที่ได้วิเคราะห์ไว้ในส่วนต้นของบทที่สามว่าความตกลงการค้าเสรีระหว่างประเทศทั้งในกรอบทวิภาคีและกรอบพหุภาคีนั้นส่งผลให้ปริมาณการค้าระหว่างประเทศคู่เจรจานั้นเพิ่มขึ้นอย่างมาก อันเนื่องมาจากการลดอุปสรรคทางการค้าทั้งที่เป็นภาษีและไม่ใช่ภาษี แม้ว่าความตกลงดังกล่าวจะไม่มีเปิดเสรีในส่วนของการให้บริการโลจิสติกส์โดยตรง แต่จากปริมาณการค้าที่เพิ่ม

สูงขึ้น ย่อมเป็นโอกาสสำคัญของธุรกิจโลจิสติกส์ในการเข้าถึงตลาดใหม่ ในการขนส่ง ขนถ่าย และให้บริการเสริมเกี่ยวกับโลจิสติกส์อื่นๆ ได้มากขึ้น ทำให้มูลค่าทางเศรษฐกิจรวมของภาคโลจิสติกส์เพิ่มขึ้นอย่างก้าวกระโดดหลังจากที่ได้เปิดเสรีทางการค้า

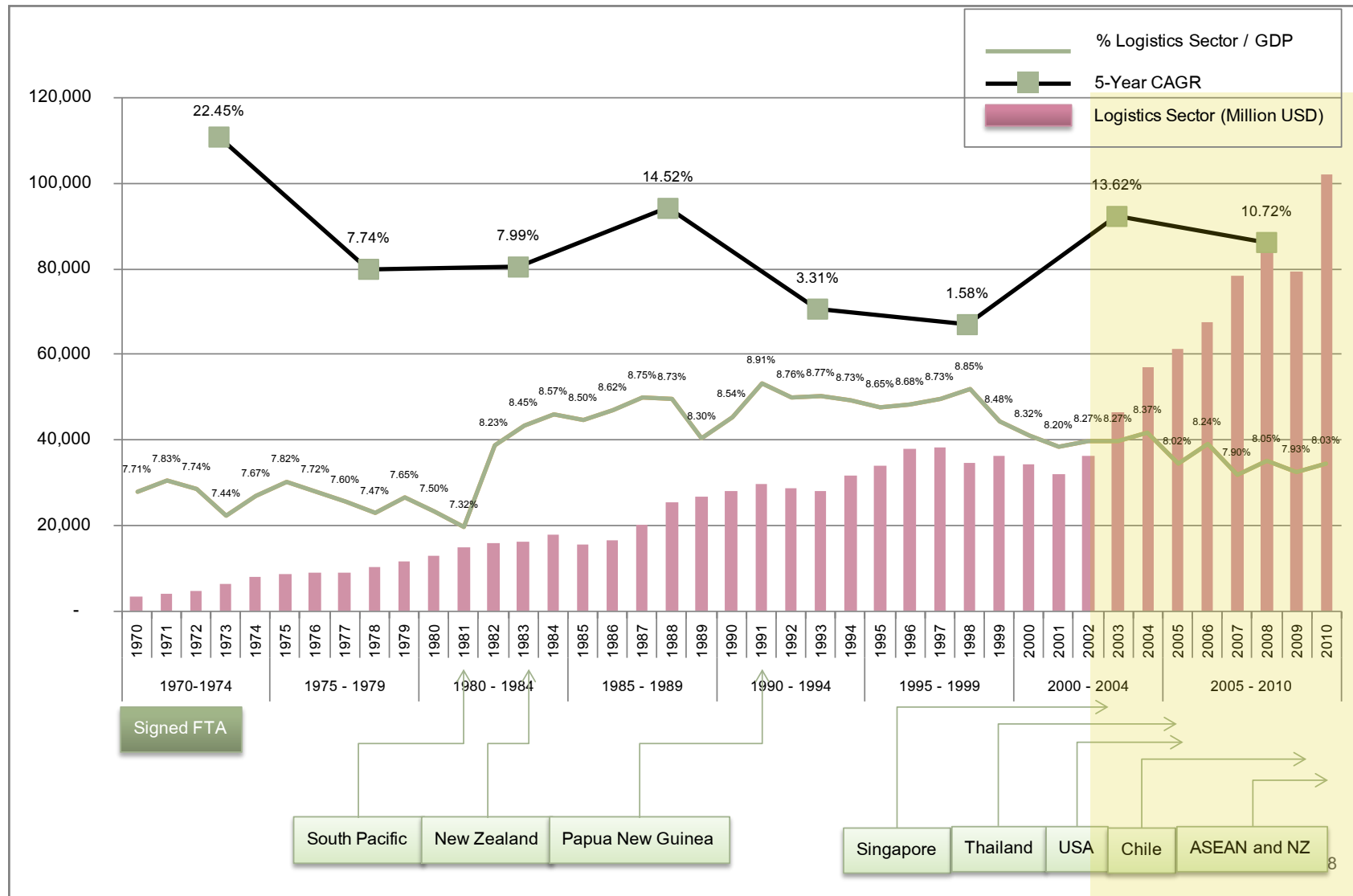
ในภาพที่ 3-12 แสดงให้เห็นถึงมูลค่าของภาคโลจิสติกส์ของประเทศออสเตรเลียที่เติบโตขึ้นอย่างก้าวกระโดดนับตั้งแต่มีการเปิดเขตการค้าเสรี (แสดงผ่านแผนภูมิแท่ง) โดยเฉพาะในช่วงปี 2545 เป็นต้นมา กล่าวคือในช่วงก่อนปี 2545 อัตราการเจริญเติบโตต่อปีสะสมโดยเฉลี่ย 5 ปี (5-Year Compound Annual Growth Rate: 5-Year CAGR แสดงผ่านจุดสีเหลี่ยมสีเขียว) ภาคโลจิสติกส์ของมาเลเซียมีแนวโน้มที่ลดลงอย่างต่อเนื่อง ดังจะเห็นได้จากในช่วงตั้งแต่ปี 2513 – 2542 ที่มีแนวโน้มของ CAGR ที่ลดลงและเหลือเพียงร้อยละ 1.58 ในช่วงปี 2538 – 2542 อันเนื่องมาจากวิกฤติเศรษฐกิจในภูมิภาค แต่หลังจากที่มีการทำความตกลงเขตการค้าเสรีที่มีอย่างหนาแน่นในช่วงตั้งแต่ปี 2546 เป็นต้นมา อัตราการเจริญเติบโตของภาคโลจิสติกส์ก็สามารถเพิ่มขึ้นถึงร้อยละ 10.72 ได้ในช่วงปี 2548 – 2553 หากพิจารณาสัดส่วนของภาคโลจิสติกส์ต่อ GDP (แสดงผ่านเส้นสีเขียว) ที่ลดลงอย่างต่อเนื่อง นั้นแสดงให้เห็นว่าการเจริญเติบโตของภาคโลจิสติกส์และการเจริญเติบโตของเศรษฐกิจมวลรวมเป็นไปในทิศทางเดียวกัน และการเจริญเติบโตของเศรษฐกิจมวลรวมนั้นเพิ่มขึ้นในอัตราที่เร็วกว่าภาคโลจิสติกส์ ทำให้แนวโน้มของสัดส่วนของภาคโลจิสติกส์ต่อ GDP นั้นลดลง

ตารางที่ 3-5: ตารางแสดงความตกลงการค้าเสรีที่มีผลบังคับใช้แล้วของออสเตรเลีย

ความตกลงการค้าเสรี	ประเทศกลุ่มประเทศใน ความตกลง	มีผลบังคับใช้
South Pacific Regional Trade and Economic Cooperation Agreement	ประเทศหมู่เกาะในแปซิฟิกตอนใต้	1 ม.ค.24
Australia-New Zealand Closer Economic Relations Trade Agreement	นิวซีแลนด์	28 มี.ค.26
Papua New Guinea-Australia Trade and Commercial Region	ปาปัวนิวกินี	20 ก.ย.34
Singapore-Australia Free Trade Agreement	สิงคโปร์	28 ก.ค.46
United States-Australia Free Trade Agreement	สหรัฐอเมริกา	1 ม.ค.48
Thailand-Australia Free Trade Agreement	ไทย	1 ม.ค.48
Australia-Chile Free Trade Agreement	ชิลี	6 มี.ค.52
ASEAN-Australia and New Zealand Free Trade Agreement	อาเซียนและนิวซีแลนด์	1 ม.ค.53

ที่มา: ADB

ภาพที่ 3-12: ผลกระทบของความตกลงการค้าเสรีต่ออุตสาหกรรมโลจิสติกส์ของออสเตรเลีย



ที่มา: UNCTAD, ADB และการคำนวณ

### 3.2.4.5. แนวทางการปรับตัวของออสเตรเลียอันเนื่องมาจากการจัดทำเขตการค้าเสรี

หนึ่งในการปรับตัวที่สำคัญของประเทศออสเตรเลียในการพัฒนาอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ของประเทศ และเพื่อรองรับการค้าที่เพิ่มมากขึ้นในยุคสมัยนี้ คือการจัดตั้งสภาโลจิสติกส์ออสเตรเลียขึ้น (Australian Logistics Council: ALC) ด้วยเหตุผลที่ว่า อุตสาหกรรมโลจิสติกส์ของประเทศมีกฎหมายหลายฉบับ และมีการกำกับดูแลโดยหลายหน่วยงาน ทำให้การผสมผสานนโยบายโลจิสติกส์ของประเทศไม่สามารถทำได้อย่างเป็นเอกภาพ อีกทั้งยังสามารถนำเสียงของภาคเอกชนเข้าไปสู่กระบวนการกำหนดนโยบายได้อย่างมีประสิทธิภาพ โดยหน่วยงานดังกล่าวจะเป็นกระบอกเสียงสำคัญให้กับภาคเอกชนและเป็นการร่วมมือกันกับภาครัฐในกิจการที่เกี่ยวกับภาคการขนส่งสินค้าและซัพพลายเชนโลจิสติกส์ของประเทศ รวมถึงโครงสร้างพื้นฐานที่สำคัญ กระบวนการทางกฎหมายที่สำคัญอันนำมาสู่การจัดตั้ง ALC นั้นคือการให้หน่วยงานที่กำกับดูแลภาคการขนส่งและโลจิสติกส์เดิมมีการลงนามในกฎหมายฉบับใหม่เพื่อปฏิรูปองค์กร เช่น มีการลงนามใน Intergovernmental Agreement on Heavy Vehicle Regulatory Reform, Intergovernmental Agreement on Rail Safety, Regulation and Investigation Reform และ Intergovernmental Agreement on Commercial Vessel Safety Reform โดยหน่วยงานที่กำกับดูแลการขนส่งทางถนน ทางราง ทางน้ำและทางอากาศ โดยการปฏิรูปองค์กรใหม่นี้จะทำให้หน่วยงานทั้งหมดนั้นขึ้นตรงกับสภาซึ่งประกอบไปด้วยสมาชิกจากรัฐและบริษัทเอกชนดังที่ได้กล่าวมา

### 3.2.5. กรณีศึกษาประเทศจีน

#### 3.2.5.1. ความสามารถในการแข่งขันและสภาวะธุรกิจโลจิสติกส์

จากการศึกษาของ World Economic Forum ในรายงาน The Global Competitiveness Index (GCI) ในปี 2555 (World Economic Forum, 2555) จีนเป็นประเทศที่กำลังพัฒนาและมีระดับการพัฒนาอยู่ในระดับที่สองซึ่งเป็นอันดับกลาง หรือเป็นประเทศที่มีการพัฒนาโดยใช้ประสิทธิภาพของปัจจัยการผลิตเป็นตัวขับเคลื่อนการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจ จากการศึกษาเปรียบเทียบกับอีก 142 ประเทศ จีนมีอันดับของ GCI ในอันดับที่ 29 ซึ่งดีขึ้นจากอันดับที่ 27 ในปี 2554 หากพิจารณาในแต่ละมิติพบว่าในส่วนของ **โครงสร้างพื้นฐาน** อันประกอบไปด้วยสถาบันทางสังคม โครงสร้างพื้นฐาน สิ่งแวดล้อมทางเศรษฐกิจมหภาค และสุขภาพรวมถึงการศึกษาขั้นพื้นฐาน จีนอยู่ในอันดับที่ 31 ของโลก ซึ่งในทุกมิตินั้นจีนมีระดับการพัฒนาที่สูงกว่าค่าเฉลี่ยของประเทศในกลุ่มระดับการพัฒนาเดียวกัน หากพิจารณาในมิติของ **ปัจจัยสร้างเสริมประสิทธิภาพ**



อันประกอบไปด้วยการศึกษาขั้นสูง ประสิทธิภาพของตลาดสินค้า ประสิทธิภาพของตลาดแรงงาน การพัฒนาตลาดการเงิน ความพร้อมของเทคโนโลยี และขนาดของตลาด พบว่าโดยเฉลี่ยแล้วจีนมีระดับการพัฒนาอยู่ในอันดับที่ 30 โดยมีคะแนนของขนาดตลาดสูงกว่าค่าเฉลี่ยของกลุ่มประเทศที่มีระดับการพัฒนาเดียวกันเป็นอย่างมาก ในขณะที่มิติอื่นๆ มีระดับการพัฒนาที่สูงกว่าค่าเฉลี่ยเพียงเล็กน้อย หากพิจารณาในมิติของ การสรรค์สร้างนวัตกรรมและปัจจัยทางด้านความเชี่ยวชาญเฉพาะ ซึ่งพิจารณาในมิติของความเชี่ยวชาญในการประกอบธุรกิจของเอกชนและการสรรค์สร้างนวัตกรรม พบว่าจีนยังอยู่ในอันดับที่ 34 ของโลก โดยทั้งสองมิติที่กล่าวมานั้นสูงกว่าค่าเฉลี่ยของกลุ่มประเทศที่อยู่ในระดับการพัฒนาเดียวกันรายละเอียดสามารถดูได้ในภาพที่ 3-13

จากข้อมูลของศูนย์วิจัยบริษัท Li & Fung (Li & Fung, 2555) พบว่าในภาพรวมอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ของจีนเติบโตขึ้นอย่างแข็งแกร่งในปี 2554 โดยมูลค่าการเจริญเติบโตรวมในปี 2554 สูงถึงร้อยละ 12.3 คิดเป็นมูลค่า 158,400 พันล้านหยวนโดยมีปัจจัยการเพิ่มมาจากทั้งความต้องการที่เพิ่มขึ้นและมูลค่าเพิ่มในอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ที่เพิ่มขึ้นภาคอุตสาหกรรมยังเป็นภาคเศรษฐกิจหลักที่ขับเคลื่อนเศรษฐกิจจีน โดยมีสัดส่วนของการให้บริการโลจิสติกส์แก่ภาคอุตสาหกรรมการผลิตทั้งสิ้นร้อยละ 90.2 ของมูลค่าโลจิสติกส์รวมทั้งหมดในปี 2554

รายงานฉบับเดียวกันนี้ยังได้กล่าวถึงประสิทธิภาพของการให้บริการโดยแสดงให้เห็นว่าประสิทธิภาพของบริการโลจิสติกส์นั้นดีขึ้นอย่างต่อเนื่องดังจะเห็นได้จากต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP ที่ลดลงอย่างต่อเนื่อง จากเดิมที่ร้อยละ 18.4 ในปี 2550 ลดลงเหลือร้อยละ 17.8 ในปี 2554 อย่างไรก็ตามระดับต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP ยังถือว่าสูงกว่าเป็นสองเท่าเมื่อเปรียบเทียบกับต้นทุนเฉลี่ยของประเทศที่พัฒนาแล้ว หากวิเคราะห์สัดส่วนของต้นทุนโลจิสติกส์พบว่าต้นทุนการขนส่งยังคงเป็นต้นทุนที่มีสัดส่วนสูงที่สุด อย่างไรก็ตามต้นทุนดังกล่าวมีการปรับตัวลดลงอย่างต่อเนื่อง

ในปี 2554 บริษัทที่ประกอบธุรกิจโลจิสติกส์ในจีน 50 อันดับแรกในทุกบริษัทล้วนแล้วแต่มีรายรับรวมสูงกว่า 1.5 พันล้านหยวนทั้งสิ้น โดยในจำนวนนี้มี 26 บริษัทที่เป็นบริษัทผู้ให้บริการโลจิสติกส์อย่างครบวงจร มี 22 บริษัทที่เชี่ยวชาญทางด้านการขนส่งและที่เหลือเป็นผู้ให้บริการคลังสินค้า บริษัทส่วนใหญ่ในกลุ่ม 20 อันดับแรกมีอัตราการเจริญเติบโตที่สูงถึงสองหลัก บางบริษัทเป็นบริษัทที่เข้ามาใหม่ในกลุ่ม 20 อันดับแรก สะท้อนให้เห็นถึงสภาวะการแข่งขันที่สูงมากในธุรกิจโลจิสติกส์ของจีนจากการสำรวจของรายงานฉบับเดียวกันพบว่าความสามารถในการทำกำไรของธุรกิจโลจิสติกส์จีนในปี 2554 นั้นยังอยู่ในระดับที่ต่ำ เนื่องจากการมีภาระทางภาษีที่สูง การจ่ายค่าธรรมเนียม ต้นทุนด้านพลังงาน และการเพิ่มค่าจ้างแรงงาน อย่างไรก็ตามบริษัทส่วนใหญ่

ใหญ่มีการลงทุนในส่วนของการใช้ GPS การใช้ Barcode, RFID และ EDI เพื่อช่วยในการติดตามสินค้าและเพิ่มประสิทธิภาพในการขนส่งและการให้บริการมากขึ้น

สำหรับการจัดจ้างบริษัทอื่น หรือการ Outsourcing นั้นพบว่ามีแนวโน้มที่เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง แม้ว่าจะอยู่ในระดับที่ต่ำกว่าการเพิ่มขึ้นประเทศพัฒนาแล้ว โดยในปี 2553 อัตราการเพิ่มของการ Outsourcing นั้นเพิ่มสูงถึงร้อยละ 63.3 ซึ่งสะท้อนให้เห็นถึงการเพิ่มขึ้นของจำนวนบริษัทที่เห็นถึงประโยชน์ของการ Outsourcing ส่วนที่ไม่ใช่ธุรกิจหลัก หรือ Non-core Business ทำให้ธุรกิจแข่งขันได้อย่างมีประสิทธิภาพมากขึ้น

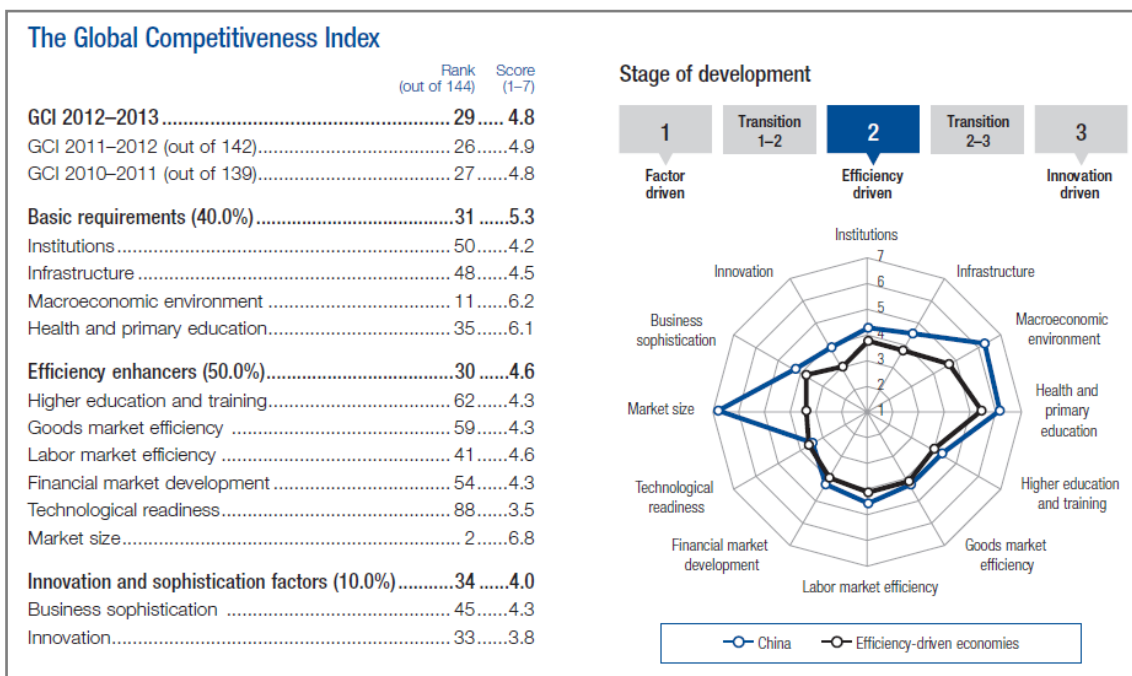
ในส่วนของโครงสร้างพื้นฐานพบว่าโครงข่ายการขนส่งของจีนนั้นยังอยู่ในระหว่างการพัฒนาและลงทุนอย่างต่อเนื่องจากรัฐบาลในทุก Mode การขนส่ง ทั้งทางบก น้ำ อากาศ และทางราง การลงทุนในทั้งอุตสาหกรรมโลจิสติกส์มีอัตราการเจริญเติบโตถึงร้อยละ 19.4 คิดเป็นมูลค่าถึง 3,070 ล้านดอลลาร์ในปี 2553 เฉพาะการลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานคิดเป็นร้อยละ 75.7 ของการลงทุนทั้งหมดในอุตสาหกรรม

สำหรับปริมาณการขนส่ง พบว่าทั้งการขนส่งคนและการขนส่งของนั้น มีอัตราการเจริญเติบโตที่เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง โดยการขนส่งทางถนนยังคงเป็นการขนส่งหลักของจีน อย่างไรก็ตาม ภาคการขนส่งที่มีอัตราการเจริญเติบโตที่สูงที่สุดคือการขนส่งทางอากาศ ในปี พ.ศ. 2553 อัตราการเจริญเติบโตของการจราจรของการขนส่งสินค้าสูงถึงร้อยละ 26.4 และของปริมาณการขนส่งสินค้าที่ร้อยละ 41.8 รองลงมาคือการขนส่งทางน้ำที่มีปริมาณการขนส่งเพิ่มขึ้นร้อยละ 18.9 ตามมาด้วยการขนส่งทางบกที่มีอัตราการเจริญเติบโตของปริมาณการขนส่งเพิ่มขึ้นร้อยละ 16.7 และทางรางที่มีอัตราการเจริญเติบโตของปริมาณการขนส่งที่ร้อยละ 9.5

ธนาคารโลกได้ทำการศึกษาถึงสภาวะการแข่งขันของอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ของจีน ในรายงาน Connecting to Compete: Trade Logistics in the Global Economy The Logistics Performance Index and Its Indicators (LPI) ในปี 2550, 2553 และปี 2555 (World Bank, 2550 2553 และ 2555) ซึ่งมีการศึกษาใน 6 มิติสำคัญต่อการพัฒนาอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ของประเทศ อันได้แก่ โครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure) พิธีการศุลกากร (Customs) การขนส่งระหว่างประเทศ (International Shipments) ความสามารถในการทำธุรกิจของผู้ประกอบการ (Logistics Competence) การติดตามสินค้า (Tracking and Tracing) และความรวดเร็วในการขนส่ง (Timeliness) พบว่าในภาพรวม จีนเป็นประเทศที่มีระดับการพัฒนาอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ที่น่าพอใจ อันดับของ LPI ที่ 30, 27 และ 26 ในปี 2550, 2553 และ 2555 ตามลำดับ ซึ่งเป็นประเทศ

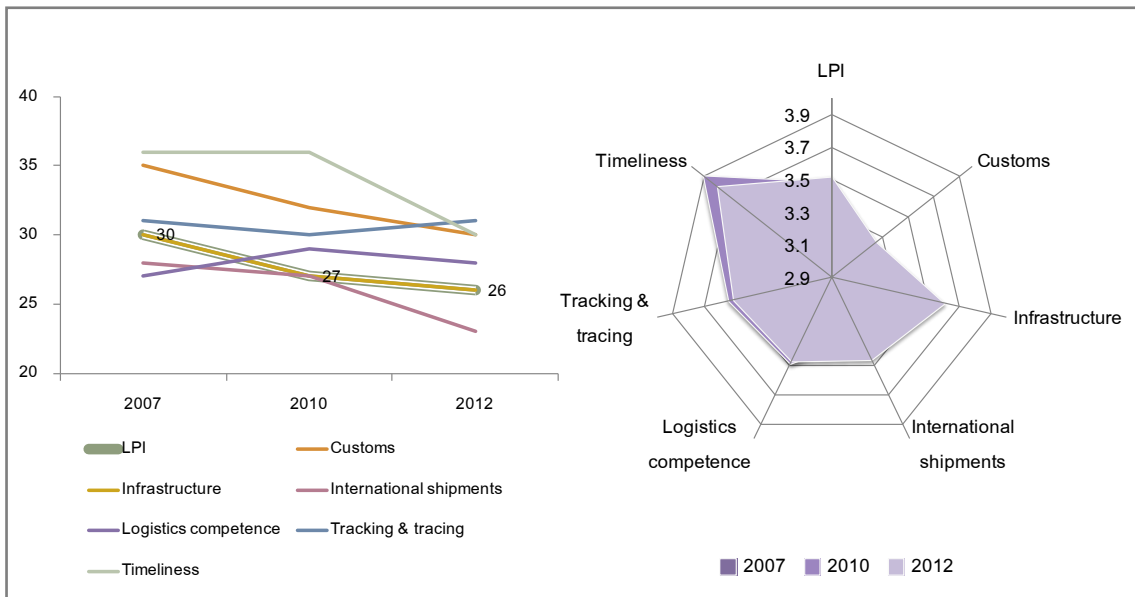
เดียวที่ทำการศึกษามีระดับการพัฒนาที่ดีขึ้นอย่างต่อเนื่อง ในส่วนของการพัฒนาในแต่ละมิติก็ไม่มี การเปลี่ยนแปลงลำดับมากนัก มิติของการพัฒนาที่ได้รับคะแนนสูงสุดคือความรวดเร็วในการ ขนส่งสินค้า ได้ 3.8 คะแนน (มีแนวโน้มที่ดีขึ้นจากปี 2550) ตามมาด้วยโครงสร้างพื้นฐานได้ 3.61 คะแนน (มีแนวโน้มที่ดีขึ้นจากปี 2550) การติดตามสินค้า ได้ 3.52 คะแนน (มีแนวโน้มที่ดีขึ้นจาก ปี 2550) ความสามารถในการทำธุรกิจของผู้ประกอบการ ได้ 3.47 คะแนน (มีแนวโน้มที่ดีขึ้นจาก ปี 2550) การขนส่งระหว่างประเทศ ได้ 3.46 คะแนน (มีแนวโน้มที่ดีขึ้นจากปี 2550) และพิธีการ ศุลกากรได้ 3.25 คะแนน (มีแนวโน้มที่ดีขึ้นจากปี 2550) รายละเอียดสามารถดูได้จากภาพที่ 3-14

ภาพที่ 3-13: ความสามารถในการแข่งขันของจีน



ที่มา: World Economic Forum (2555)

ภาพที่ 3-14: อันดับการพัฒนาอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ของจีน (ชาย) และคะแนนการพัฒนาอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ของจีน (ขวา)



ที่มา: World Bank (2550, 2553 และ 2555)

หมายเหตุ: รูปซ้ายมีแกนตั้งคืออันดับของประเทศจีนและแกนนอนเป็นปี

### 3.2.5.2. กฎระเบียบที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจโลจิสติกส์

อุตสาหกรรมโลจิสติกส์ของจีนยังไม่มีกฎหมายเฉพาะในการกำกับดูแล ในส่วนของการขนส่งในแต่ละ Mode การเดินทางมีการกำกับดูแลในมิติของการลงทุนทางธุรกิจดังต่อไปนี้

การขนส่งทางถนน การลงทุนจากต่างชาติสามารถเข้ามาในจีนได้ในรูปแบบของกิจการร่วม (Joint Venture) ในการให้บริการขนส่งผู้โดยสารทางถนน หรือในรูปแบบของ Equity Joint Venture, Contractual Joint Venture หรือการตั้งบริษัทในจีนโดยประกอบธุรกิจการขนส่งทางถนน การจัดเก็บสินค้า การขนถ่ายสินค้า และบริการเสริมเกี่ยวกับการขนส่งอื่นๆ นอกจากนี้ นักลงทุนจากต่างชาติจะต้องผ่านเงื่อนไข 4 ข้อได้แก่ (1) ต้องมีนักลงทุนหลักไม่น้อยกว่า 1 รายที่เป็นบริษัทที่มีประสบการณ์ในการประกอบธุรกิจการขนส่งผู้โดยสารในจีนมาแล้วไม่น้อยกว่า 5 ปี (2) ทุนจากต่างประเทศจะต้องมีไม่เกินกว่าร้อยละ 49 (3) ร้อยละ 50 ของทุนจดทะเบียนจะต้องใช้ไปในการก่อสร้างและปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานและ (4) ยานพาหนะจะต้องอยู่ในเกณฑ์ที่กำหนด

การขนส่งทางน้ำ ผู้ให้บริการจากต่างชาติจะสามารถตั้งเป็น Joint Venture Shipping Company ได้ โดยจะต้องมีส่วนของทุนจดทะเบียนไม่เกินร้อยละ 49 ประชานกรรมการบริษัทและผู้จัดการควรจะได้รับเลือกจากชาวจีน

การขนส่งทางอากาศ ผู้ให้บริการจากต่างชาติสามารถตั้ง Joint Venture ในธุรกิจการซ่อมแซมพาหนะขนส่งทางอากาศในจีนได้ โดยจะต้องให้ชาวจีนเป็นผู้มีอำนาจข้างมาก ใบอนุญาตหรือการจัดตั้ง Joint Venture จะขึ้นกับการทดสอบ Economic Need Test จากทางการ

การขนส่งทางราง ผู้ให้บริการจากต่างชาติได้รับอนุญาตให้ตั้งบริษัทลูกที่ถือหุ้นโดยต่างชาติได้ทั้งหมดนับตั้งแต่ปี 2550 เป็นต้นไป

บริการตัวแทนขนส่งและตัวแทนออกของ ผู้ให้บริการจากต่างชาติที่มีประสบการณ์ในจีนมาแล้วอย่างน้อยสามปีขึ้นไปสามารถตั้ง Joint Venture ในจีนได้ โดยสามารถมีผู้ถือหุ้นส่วนใหญ่เป็นต่างชาติได้ ในขณะที่การจัดตั้งบริษัทลูกที่ถือหุ้นโดยต่างชาติร้อยละ 100 ก็สามารถทำได้เช่นเดียวกันนับตั้งแต่ปี 2548 เป็นต้นไป

### 3.2.5.3. การวิเคราะห์จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และความเสี่ยงของอุตสาหกรรมโลจิสติกส์

จากการศึกษาความสามารถในการแข่งขัน ภาพรวมของอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ของจีน และกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องแล้ว เราสามารถสรุปจุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และความเสี่ยงของอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ของจีนได้ดังต่อไปนี้

#### จุดแข็ง

- 1) มีขนาดตลาดที่ใหญ่และดึงดูดผู้เล่นจากต่างประเทศจำนวนมาก
- 2) มีมุมมองในทางบวกจากธุรกิจจากต่างประเทศ
- 3) เป็นคู่ค้าสำคัญของหลายประเทศชั้นนำของโลก

#### จุดอ่อน

- 1) อุตสาหกรรมโลจิสติกส์ของจีนยังกระจุกกระจาย มีการขนส่งและการบริการจัดการคลังสินค้าที่คุณภาพไม่ดีนัก
- 2) โครงสร้างการคมนาคมและการสื่อสารเป็นปัจจัยชะลอการเจริญเติบโต มีต้นทุนการขนส่งที่สูง อีกทั้งแรงงานยังด้อยคุณภาพ

## โอกาส

มีการเจรจาการค้าเสรีกับหลายประเทศ เป็นโอกาสการลงทุนและการค้าที่สำคัญ

## ความเสี่ยง

- 1) เศรษฐกิจจีนถูกมองว่าจะเข้าสู่ภาวะถดถอย จะเห็นได้จากการหดตัวลงในอุตสาหกรรมก่อสร้าง ทำให้มีความต้องการนำเข้าสินค้าที่ลดลง โดยเฉพาะแร่เหล็กและถ่านหิน ทำให้ท่าเรือและการขนส่งได้รับผลกระทบในทางลบไปทั่วในระยะสั้นถึงระยะปานกลาง
- 2) การดำเนินนโยบายทางการเงินที่รัดกุมมากขึ้นทำให้มีความต้องการนำเข้าสินค้าลดลง โดยเฉพาะสินค้าสำคัญอย่างเหล็ก

### **3.2.5.4. ผลกระทบของความตกลงเขตการค้าเสรีกับอุตสาหกรรมโลจิสติกส์**

จีนเป็นประเทศที่มีการทำความตกลงการค้าเสรีกับหลายประเทศทั้งในกรอบพหุภาคีและในกรอบทวิภาคี โดยเริ่มมีการลงนามและบังคับใช้ความตกลงเขตการค้าเสรีฉบับแรกในเดือนมิถุนายน ปี พ.ศ. 2519 และกับประเทศไทยในปี พ.ศ. 2546 นับตั้งแต่นั้นเป็นต้นมาก็ได้มีความตกลงเขตการค้าเสรีที่ลงนามและมีผลบังคับใช้แล้วทั้งหมด 12 ฉบับ โดยล่าสุดจีนก็ได้ลงนามและบังคับใช้ความตกลงเขตการค้าเสรีกับประเทศคอซอวอในเดือนสิงหาคม ปี พ.ศ. 2554 ตารางที่ 3-6 จะสรุปความตกลงการค้าเสรีของมาเลเซียที่ได้ลงนามและบังคับใช้แล้วทั้งหมด

จากที่ได้วิเคราะห์ไว้ในส่วนต้นของบทที่สามว่าความตกลงการค้าเสรีระหว่างประเทศทั้งในกรอบทวิภาคีและกรอบพหุภาคีนั้นส่งผลให้ปริมาณการค้าระหว่างประเทศคู่เจรจานั้นเพิ่มขึ้นอย่างมาก อันเนื่องมาจากการลดอุปสรรคทางการค้าทั้งที่เป็นภาษีและไม่ใช่ภาษี แม้ว่าความตกลงดังกล่าวจะไม่มีเปิดเสรีในส่วนของการให้บริการโลจิสติกส์โดยตรง แต่จากปริมาณการค้าที่เพิ่มสูงขึ้น ย่อมเป็นโอกาสสำคัญของธุรกิจโลจิสติกส์ในการเข้าถึงตลาดใหม่ ในการขนส่ง ขนถ่าย และให้บริการเสริมเกี่ยวกับโลจิสติกส์อื่นๆ ได้มากขึ้น ทำให้มูลค่าทางเศรษฐกิจรวมของภาคโลจิสติกส์เพิ่มขึ้นอย่างก้าวกระโดดหลังจากที่ได้เปิดเสรีทางการค้า

ในภาพที่ 3-15 แสดงให้เห็นถึงมูลค่าของภาคโลจิสติกส์ของประเทศจีนที่เติบโตขึ้นอย่างก้าวกระโดดนับตั้งแต่มีการเปิดเขตการค้าเสรี (แสดงผ่านแผนภูมิแท่ง) โดยเฉพาะในช่วงปี 2548 เป็นต้นมา กล่าวคือในช่วงก่อนปี 2548 อัตราการเจริญเติบโตต่อปีสะสมโดยเฉลี่ย 5 ปี (5-Year Compound Annual Growth Rate: 5-Year CAGR แสดงผ่านจุดสีเหลี่ยมสีเขียว) ภาคโลจิสติกส์ของจีนมีการเจริญเติบโตที่ค่อนข้างคงตัวที่ระดับร้อยละ 10 หลังจากที่มีการทำความตกลงเขตการค้าเสรีที่มีอย่างหนาแน่นในช่วงตั้งแต่ปี 2546 เป็นต้นมา อัตราการเจริญเติบโตของภาคโลจิสติกส์ก็สามารถเพิ่มขึ้นถึงร้อยละ 19.27 ได้ในช่วงปี 2548 – 2553 หากพิจารณาสัดส่วนของภาคโลจิสติกส์ต่อ GDP (แสดงผ่านเส้นสีเขียว) ที่ลดลงอย่างต่อเนื่อง นั้นแสดงให้เห็นว่าการเจริญเติบโตของภาคโลจิสติกส์และการเจริญเติบโตของเศรษฐกิจมวลรวมเป็นไปในทิศทางเดียวกัน และการเจริญเติบโตของเศรษฐกิจมวลรวมนั้นเพิ่มขึ้นในอัตราที่เร็วกว่าภาคโลจิสติกส์ ทำให้แนวโน้มของสัดส่วนของภาคโลจิสติกส์ต่อ GDP นั้นลดลง

ตารางที่ 3-6: ตารางแสดงความตกลงการค้าเสรีที่มีผลบังคับใช้แล้วของจีน

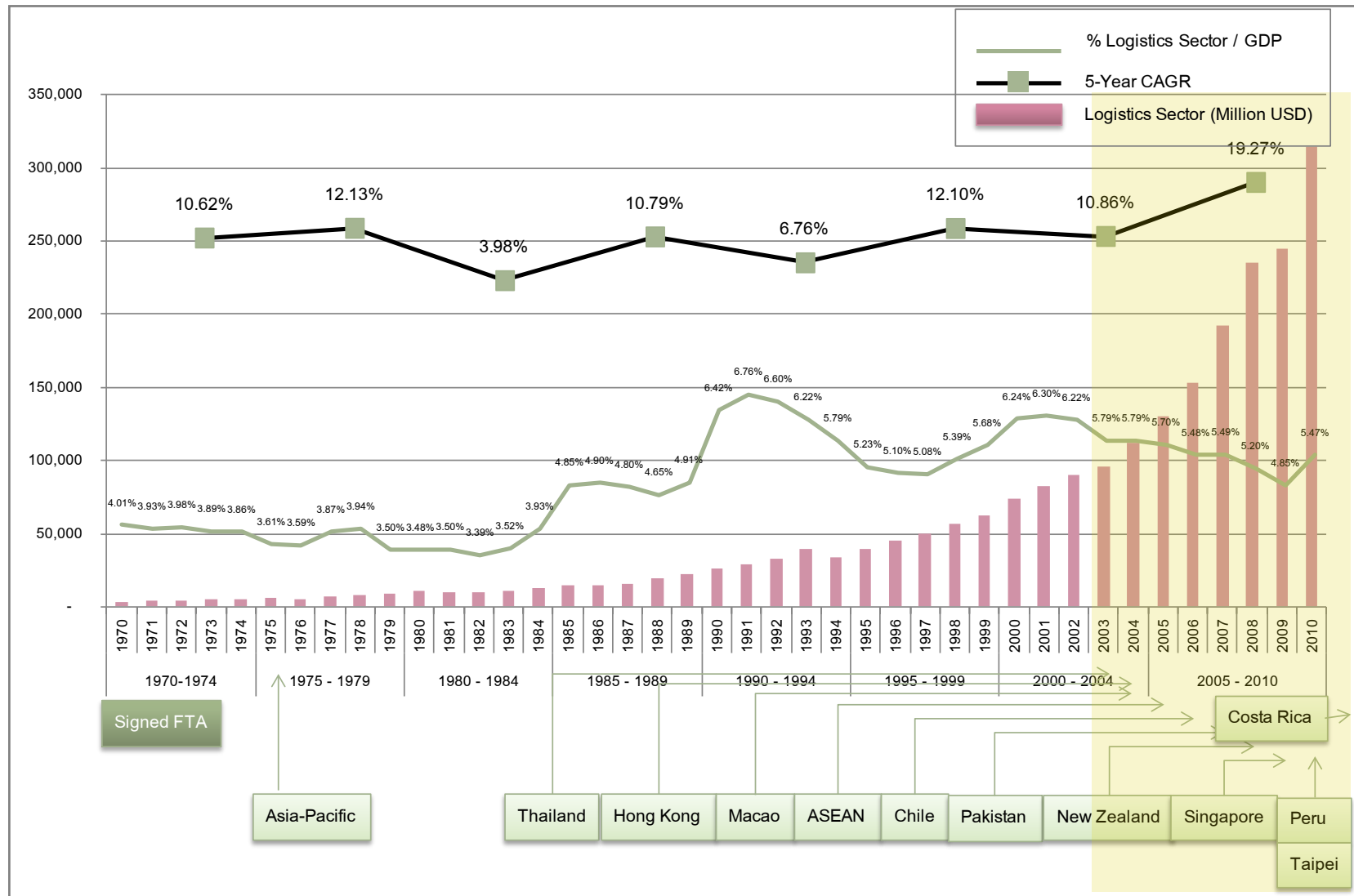
ความตกลงการค้าเสรี	ประเทศกลุ่มประเทศใน/ความตกลง	มีผลบังคับใช้
Asia-Pacific Trade Agreement	หลายประเทศ	17 มี.ย.19
People's Republic of China-Thailand Free Trade Agreement	ไทย	ต.ค.46
People's Republic of China-Hong Kong, China Closer Economic Partnership Arrangement	ฮ่องกง	1 ม.ค.47
People's Republic of China-Macao Closer Economic Partnership Arrangement	มาเก๊า	1 ม.ค.47
ASEAN-People's Republic of China Comprehensive Economic Cooperation Agreement	อาเซียนและจีน	1 ก.ค.48
People's Republic of China-Chile Free Trade Agreement	ชิลี	1 ต.ค.49
People's Republic of China-Pakistan Free Trade Agreement	ปากีสถาน	1 ก.ค.50
New Zealand-People's Republic of China Free Trade Agreement	นิวซีแลนด์	1 ต.ค.51
People's Republic of China-Singapore Free Trade Agreement	สิงคโปร์	1 ม.ค.52
People's Republic of China-Peru Free Trade Agreement	เปรู	1 มี.ค.53

ความตกลงการค้าเสรี	ประเทศกลุ่มประเทศใน/ ความตกลง	มีผลบังคับใช้
People's Republic of China-Taipei, China Economic Cooperation Framework Agreement	ไทเป	12 ก.ย.53
People's Republic of China-Costa Rica Free Trade Agreement	คอสตาริกา	1 ส.ค.54

ที่มา: ADB



ภาพที่ 3-15: ผลกระทบของความตกลงการค้าเสรีต่ออุตสาหกรรมโลจิสติกส์ของจีน



ที่มา: UNCTAD, ADB และการคำนวณ

### 3.2.5.5. แนวทางการปรับตัวของจีนอันเนื่องมาจากการจัดทำเขตการค้าเสรี

อุตสาหกรรมโลจิสติกส์ของจีนเผชิญกับโอกาสและความท้าทายมากมาย อย่างไรก็ตาม รัฐบาลยังสนับสนุนอย่างเข้มแข็ง และอาจยอมให้เปิดช่องทางใหม่ๆ ในประเทศเพื่อให้แข่งขันได้อย่างมีประสิทธิภาพมากขึ้นกับบริษัทโลจิสติกส์เดิมในระดับชาติหรือแม้กระทั่งในระดับโลก สำหรับการขนส่งแบบบูรณาการ นั้นได้รับความนิยมที่เพิ่มมากขึ้นอย่างต่อเนื่อง มีการผสมผสานเส้นทางทางทะเลและทางบกเพื่อขนถ่ายสินค้าไปยังมณฑลที่อยู่ลึกเข้าไปในแผ่นดิน การขนส่งจากใจกลางประเทศไปสู่เมืองท่าสำคัญก็ขยายตัวอย่างรวดเร็วเช่นกัน อันเนื่องมาจาก ก่อสร้างเครือข่ายถนน การขุดลอกแม่น้ำ และการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ นอกจากนี้ การบูรณาการเส้นทางแบบอื่นๆ ก็เริ่มมีให้เห็นเด่นชัดขึ้น ในเมืองชายฝั่งของจีนบางแห่งเริ่มมีการรวมกลุ่มผู้ซื้อโดยบริษัทโลจิสติกส์ใหญ่ๆ เพื่อควบคุมค่าใช้จ่ายให้เหมาะสมที่สุดและเพิ่มประสิทธิภาพ

วิธีการขนส่งแบบดั้งเดิมเช่นทางรถไฟหรือทางน้ำ กำลังฟื้นคืนชีพในฐานะทางเลือกที่สำคัญ โดยมีการลงทุนขนาดใหญ่เพื่อปรับปรุงและขยายเส้นทาง อย่างไรก็ตาม ปริมาณการขนส่งทางรถไฟอาจเติบโตเร็วกว่าเดิมเนื่องจากการขยายระบบรางรถไฟอย่างรวดเร็วและความก้าวหน้าทางเทคโนโลยี รัฐบาลจีนออกนโยบายที่สนับสนุนมากขึ้นรวมทั้งมาตรการเชิงบวกเพื่อการพัฒนาการขนส่งทางรถไฟ

ข้อบังคับแห่งชาติ 8 ประการของจีนที่เพิ่งประกาศไม่นานมานี้ ให้ความสำคัญเร่งด่วนกับการจัดเก็บภาษีตามความเป็นจริง จากเดิมที่มีการเก็บ อัตราภาษีแบบคง ที่ซึ่งเป็นผลเสียต่อความสามารถในการทำกำไรและความสามารถของธุรกิจโลจิสติกส์ในจีนเป็นอย่างมาก บริษัทโลจิสติกส์ยังอาจได้รับแรงจูงใจทางภาษีมากขึ้นจากการปรับนโยบายต่างๆ ของรัฐบาล และหากมีการให้อัตราพิกัตศุลกากรแบบพิเศษโดยรัฐบาลท้องถิ่นเพื่อส่งเสริมการส่งออก บริษัทต่างๆ จึงต้องมีความรู้และมีความสัมพันธ์ ที่ดีกับท้องถิ่น เพื่อให้ทันต่อการเปลี่ยนแปลงของกฎระเบียบและมาตรการจูงใจต่างๆ

การก่อสร้างเขตอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ ทางรถไฟ และท่าเรือถือเป็นงานสำคัญเร่งด่วน มีการให้ทุนสนับสนุน ให้เครดิตและการออกใบอนุญาต ซึ่งถือเป็นการสนับสนุนบริษัท ในประเทศอย่างเห็นได้ชัด อย่างไรก็ตาม บริษัทต่างชาติก็มีโอกาสมากที่จะได้ประโยชน์จากการสนับสนุน โ

<sup>1</sup> ข้อบังคับแห่งชาติแปดประการ (Eight State Regulations) ของจีนจะมีการมุ่งพัฒนาอุตสาหกรรมโลจิสติกส์อย่างเป็นเอกภาพโดยมีมติการพัฒนา 8 ประการได้แก่ (1) สิทธิพิเศษทางภาษี (2) การสนับสนุนนโยบายเรื่องที่ดิน (3) การปรับปรุงการจราจรทางบก (4) การปรับปรุงสภาพแวดล้อมทางธุรกิจ (5) การบูรณาการทรัพยากร (6) นวัตกรรมด้านเทคโนโลยีและการประยุกต์ใช้ (7) การลงทุนของรัฐบาลและการสนับสนุนทางด้านสินเชื่อของธนาคาร และ (8) การสนับสนุนโลจิสติกส์ด้านการเกษตร

จิตติศาสตร์ของจีน เห็นชัดว่าจีนเล็งเห็นศักยภาพในการเติบโตและต้องการโครงสร้างพื้นฐานทางการขนส่งและโลจิสติกส์ระดับโลกเพื่อสนับสนุนความเจริญของประเทศเพื่อให้บรรลุเป้าหมาย ดังจะเห็นได้จากเงินลงทุนในโครงการต่างๆ ของภาครัฐ อาทิ:

- 1) การขนส่งทางทะเลปริมาณการลงทุนของจีนในท่าเรือต่างๆ นั้นมากกว่าประเทศใดๆ ในโลก เฉพาะแผนพัฒนาประเทศ 5 ปี จีนลงทุนในท่าเรือถึง 357 พันล้านหยวน การลงทุนเหล่านี้ทำให้จีนมีความก้าวหน้าอย่างแข็งแกร่งและยั่งยืน แม้ว่าภาวะเศรษฐกิจโลกจะประสบปัญหาก็ตามในตลาดสินค้าที่ไม่ใช่หีบห่อ ( Bulk Cargo) กำลังการผลิตส่วนเกินมีผลทำให้อัตราค่าระวางลดลงโดยเฉพาะน้ำมันและสินค้าแห้ง ก่อให้เกิดปัญหาอุปทานไม่สมดุลกับอุปสงค์ ในแง่หนึ่ง เรือของจีนจำนวนมากได้เปิดเส้นทางเดินเรือใหม่ จึงเพิ่มศักยภาพในการบรรทุกมากขึ้น แต่ในอีกด้าน วิกฤตินี้สินในประเทศที่พัฒนาแล้วหลายประเทศได้กดให้อุปสงค์ของโลกลดลง ผลที่เกิดขึ้นคือการลงทุนในท่าเรือได้ลดลงตามแผนพัฒนาประเทศ 5 ปีของจีนฉบับก่อน แต่อย่างไรก็ดี ศักยภาพที่จีนมีในตอนนั้นก็เพียงพอที่จะจัดการกับอุปสงค์ที่ลดลงจากสหภาพยุโรปและสหรัฐอเมริกาแล้ว
- 2) การขนส่งทางรางรถไฟ จีนได้ลงทุนมหาศาลกับโครงสร้างพื้นฐานด้านการรถไฟทั้งเพื่อการขนส่งและการให้บริการผู้โดยสารด้วยรถไฟความเร็วสูง ซึ่งมีบทบาทสำคัญต่อการเติบโตของอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ของชาติ ก่อนสิ้นปี พ.ศ. 2554 คาดว่าจีนจะมีความยาวของรางรถไฟทั้งหมด 99,000 กิโลเมตร ปริมาณสินค้าที่ขนส่งทางรถไฟก็เพิ่มขึ้นด้วยจากการก่อสร้างที่รวดเร็วขึ้นและขยายตัวกว้างขึ้นของเส้นทางรถไฟความเร็วสูง การขนส่งทางรถไฟในระยะยาวก็คาดว่าจะเพิ่มขึ้นเช่นกัน แม้ว่าการก่อสร้างนั้นจะทำการขนย้ายทางทหาร การขนย้ายทรัพยากร และการบรรทุกผู้โดยสารมากกว่าเพื่อการขนส่งสินค้าก็ตาม

จะเห็นได้ว่าจีนมีการพัฒนาอุตสาหกรรมโลจิสติกส์อย่างเป็นเอกภาพ และสามารถพัฒนาอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ของประเทศได้อย่างต่อเนื่อง โดยเฉพาะในมิติของความสามารถทางการแข่งขันของธุรกิจในประเทศ ซึ่งไทยสมควรที่จะดำเนินการตามเพื่อการพัฒนาที่ยั่งยืนของอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ไทยเช่นกัน

### 3.2.6. กรณีศึกษาประเทศญี่ปุ่น

#### 3.2.6.1. ความสามารถในการแข่งขันและสภาวะธุรกิจโลจิสติกส์

จากการศึกษาของ World Economic Forum ในรายงาน The Global Competitiveness Index (GCI) ในปี 2555 (World Economic Forum, 2555) ญี่ปุ่นเป็นประเทศที่พัฒนาแล้วและมีระดับการพัฒนายู่ในระดับที่สามซึ่งเป็นอันดับสูงสุด หรือเป็นประเทศที่มีการพัฒนาโดยใช้นวัตกรรมเป็นตัวขับเคลื่อนการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจ จากการศึกษาร่วมกับอีก 142 ประเทศ ญี่ปุ่นมีอันดับของ GCI ในอันดับที่ 10 ซึ่งแยกลงจากอันดับที่ 6 ในปี 2554 หากพิจารณาในแต่ละมิติพบว่าในส่วนของ **โครงสร้างพื้นฐาน** อันประกอบไปด้วยสถาบันทางสังคม โครงสร้างพื้นฐาน สิ่งแวดล้อมทางเศรษฐกิจมหภาค และสุขภาพรวมถึงการศึกษาขั้นพื้นฐาน ญี่ปุ่นอยู่ในอันดับที่ 29 ของโลกซึ่งถือว่าค่อนข้างต่ำเมื่อเปรียบเทียบกับประเทศในกลุ่มเดียวกัน ซึ่งในส่วนของเศรษฐกิจมหภาคนั้นญี่ปุ่นมีระดับการพัฒนาด้านค่าเฉลี่ยของประเทศในกลุ่มระดับการพัฒนาเดียวกันเป็นอย่างมาก หากพิจารณาในมิติของ **ปัจจัยสร้างเสริมประสิทธิภาพ** อันประกอบไปด้วยการศึกษาขั้นสูง ประสิทธิภาพของตลาดสินค้า ประสิทธิภาพของตลาดแรงงาน การพัฒนาตลาดการเงิน ความพร้อมของเทคโนโลยี และขนาดของตลาด พบว่าโดยเฉลี่ยแล้ว ญี่ปุ่นมีระดับการพัฒนายู่ในอันดับที่ 11 โดยในทุกมิตินั้นอยู่ในระดับที่เกาะเกี่ยวไปกับค่าเฉลี่ยของกลุ่มประเทศที่มีระดับการพัฒนาเดียวกันยกเว้นขนาดตลาดที่สูงกว่ามากและหากพิจารณาในมิติของการสรรสร้างนวัตกรรมและปัจจัยทางด้านความเชี่ยวชาญเฉพาะซึ่งพิจารณาในมิติของความเชี่ยวชาญในการประกอบธุรกิจของเอกชนและการสรรสร้างนวัตกรรม พบว่าญี่ปุ่นอยู่ในอันดับที่ 2 ของโลก โดยทั้งสองมิติที่กล่าวมานั้นสูงกว่าค่าเฉลี่ยของกลุ่มประเทศที่อยู่ในระดับการพัฒนาเดียวกันเป็นอย่างมากรายละเอียดสามารถดูได้ในภาพที่ 3-16

ญี่ปุ่นเป็นประเทศที่พัฒนาแล้วและเป็นประเทศอันดับสองรองจากสหรัฐอเมริกาในเรื่องการพัฒนาทางเทคโนโลยีและนวัตกรรม รัฐบาลญี่ปุ่นมีความพยายามที่จะสร้างความเชื่อมั่นทางเศรษฐกิจมหภาคมาตั้งแต่ช่วงทศวรรษที่ 1990 เป็นต้นมา แต่ถือว่าไม่มีประสิทธิภาพในการดำเนินนโยบายมากนักเนื่องจากสภาวะที่ซบเซาของเศรษฐกิจโลกในหลายช่วงเวลา ไม่ว่าจะเป็นช่วงปี พ.ศ. 2543-2545 หรือช่วงปี พ.ศ. 2551-2552 ส่งผลต่อความต่อเนื่องของการพัฒนาเศรษฐกิจในภาพรวมของประเทศ การมีหนี้สาธารณะในระดับที่สูงถึงร้อยละ 170 ของ GDP และมีสัดส่วนของประชากรสูงอายุที่สูง ยิ่งเป็นตัวเร่งให้อัตราการเจริญเติบโตของญี่ปุ่นยังคงต่ำกว่าประเทศที่พัฒนาแล้วด้วยกัน

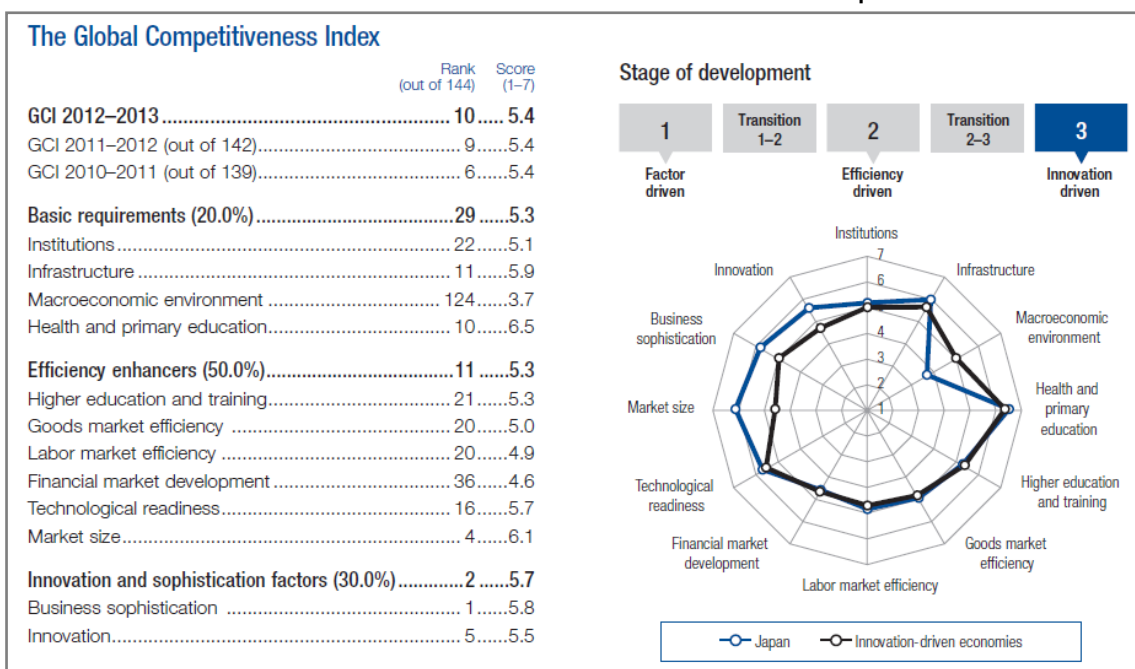
ในส่วนของการค้าระหว่างประเทศนั้น ญี่ปุ่นพึ่งพาการนำเข้าวัตถุดิบและน้ำมันจากต่างประเทศมาก สินค้าส่งออกสำคัญคือรถยนต์ อุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์ และคอมพิวเตอร์ แต่เดิมคู่ค้าสำคัญของญี่ปุ่นคือสหรัฐอเมริกา โดยมีสัดส่วนการส่งออกที่เคยสูงถึงร้อยละ 20 ของมูลค่าการส่งออกทั้งหมดของประเทศ โดยสินค้าและบริการที่ส่งออกได้แก่ สินค้าอิเล็กทรอนิกส์ สินค้าที่ใช้เทคโนโลยีในการผลิตสูง รถยนต์ การก่อสร้าง การบริการกระจายสินค้า อสังหาริมทรัพย์ บริการการโทรคมนาคมและบริการอื่นๆ บริษัทข้ามชาติสำคัญๆ อย่าง Toyoya, Honda, Fujitsu, Nikon และ Kyocera เป็นตัวอย่างของบริษัทของญี่ปุ่นที่ประสบความสำเร็จในระดับโลก บริษัทที่ประกอบธุรกิจค้าปลีกรายใหญ่อย่าง Ito-okado, Aeon และ Daiei ก็เป็นธุรกิจสำคัญที่ขับเคลื่อนประเทศและภาคโลจิสติกส์

ญี่ปุ่นมองประเทศจีนเป็นแหล่งแรงงานต้นทุนต่ำในการผลิตสินค้าอุตสาหกรรม บริษัทจำนวนมากได้ย้ายฐานการผลิตไปอยู่ที่ประเทศจีน ทำให้อุตสาหกรรมการขนส่งสินค้าและวัตถุดิบสำหรับการผลิตระหว่างจีนและญี่ปุ่นนั้นเติบโตขึ้นเป็นอย่างมาก ในขณะที่การ Outsourcing ก็เป็นกิจกรรมที่เติบโตมากขึ้นแม้จะอยู่ในช่วงเศรษฐกิจตกต่ำ บริษัทใหญ่หลายบริษัทได้ตั้งบริษัทให้บริการโลจิสติกส์ภายนอกขึ้นเพื่อตอบสนองต่อความต้องการในการขนส่งที่เพิ่มขึ้นมาก อย่างไรก็ตามการ Outsourcing ในญี่ปุ่นนั้นยังคงมีลักษณะที่เป็นชาตินิยมอยู่สูง ทำให้การเข้าไปเจาะตลาดญี่ปุ่นของชาวต่างชาติยังมีอยู่ไม่มากนัก การเข้าไปบุกตลาดญี่ปุ่นของชาวต่างชาติจึงจำเป็นต้องอาศัยกลยุทธ์อื่นในการเข้าไปให้บริการ ตัวอย่างเช่น บริษัท DPWN ของสวีเดน ได้เข้าไปซื้อบริษัทให้บริการโลจิสติกส์ของ Fujitsu หลังการเข้าซื้อกิจการดังกล่าว ทำให้บริษัท DPWN สามารถชนะการประมูลงานจาก WalMart ในญี่ปุ่นได้ เป็นต้น ทั้งนี้ ตัวอย่างดังกล่าวก็แสดงให้เห็นถึงกลยุทธ์ที่สอดคล้องกับสถานะตลาดของญี่ปุ่นที่มีลักษณะชาตินิยมสูงได้เป็นอย่างดี

ธนาคารโลกได้ทำการศึกษาถึงสถานะการแข่งขันของอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ของญี่ปุ่นในรายงาน Connecting to Compete: Trade Logistics in the Global Economy The Logistics Performance Index and Its Indicators (LPI) ในปี 2550, 2553 และปี 2555 (World Bank, 2550 2553 และ 2555) ซึ่งมีการศึกษาใน 6 มิติสำคัญต่อการพัฒนาอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ของประเทศ อันได้แก่ โครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure) พิธีการศุลกากร (Customs) การขนส่งระหว่างประเทศ (International Shipments) ความสามารถในการทำธุรกิจของผู้ประกอบการ (Logistics Competence) การติดตามสินค้า (Tracking and Tracing) และความรวดเร็วในการขนส่ง (Timeliness) พบว่าในภาพรวม ญี่ปุ่นเป็นประเทศที่มีระดับการพัฒนาอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ที่ดีเป็นอันดับต้นๆ ของโลก โดยอันดับของ LPI ที่ 6, 7 และ 8 ในปี 2550, 2553 และ 2555 ตามลำดับ ซึ่งแม้ว่าจะมีอันดับที่ลดลง แต่ก็เพียงเล็กน้อยเท่านั้น ในส่วนของการพัฒนาในแต่ละมิติ

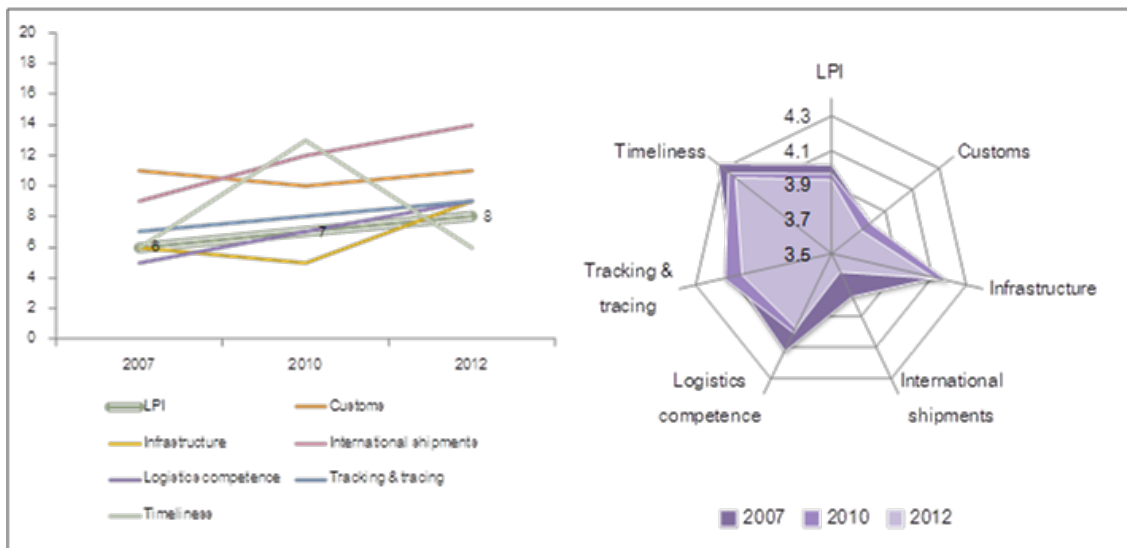
ก็ไม่มีเปลี่ยนแปลงลำดับมากนัก มิติของการพัฒนาที่ได้รับคะแนนสูงสุดคือความรวดเร็วในการขนส่งสินค้า ได้ 4.21 คะแนน (มีแนวโน้มที่แยลงจากปี 2550) ตามมาด้วยโครงสร้างพื้นฐานได้ 4.11 คะแนน (ไม่เปลี่ยนแปลงจากปี 2550) การติดตามสินค้า ได้ 4.03 คะแนน (มีแนวโน้มที่แยลงจากปี 2550) ความสามารถในการทำธุรกิจของผู้ประกอบการ ได้ 3.97 คะแนน (มีแนวโน้มที่แยลงจากปี 2550) การขนส่งระหว่างประเทศ ได้ 3.97 คะแนน (มีแนวโน้มที่แยลงจากปี 2550) และพิธีการศุลกากร ได้ 3.72 คะแนน (มีแนวโน้มที่แยลงจากปี 2550) รายละเอียดสามารถดูได้จากภาพที่ 3-17

ภาพที่ 3-16: ความสามารถในการแข่งขันของญี่ปุ่น



ที่มา: World Economic Forum (2555)

ภาพที่ 3-17: อันดับการพัฒนาอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ของญี่ปุ่น (ชาย) และคะแนนการ  
พัฒนาอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ของญี่ปุ่น (ขวา)



ที่มา: World Bank (2550, 2553 และ 2555)

หมายเหตุ: รูปซ้ายมีแกนตั้งคืออันดับของประเทศญี่ปุ่นและแกนนอนเป็นปี

### 3.2.6.2. กฎระเบียบที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจโลจิสติกส์

ในส่วนของการลงทุนโดยทั่วไปในประเทศญี่ปุ่นนั้น ญี่ปุ่นไม่มีข้อจำกัดสัดส่วนหุ้นต่างชาติในการลงทุนประกอบธุรกิจ ยกเว้น บางประเภทรวมถึงการขนส่งโดยเฉพาะการขนส่งภายในประเทศ โดยทั่วไปบริษัทต่างชาติจะสามารถตั้งธุรกิจญี่ปุ่นได้ 4 ประเภทได้แก่ (1) Representative Office โดยมีขอบเขตดำเนินงานเพื่อการจัดเตรียมและช่วยเสริมการดำเนินธุรกิจในญี่ปุ่นให้แก่บริษัทแม่จากต่างประเทศ การดำเนินงานของสำนักงานตัวแทนอาจรวมถึงการสำรวจตลาด การรวบรวมข้อมูล การจัดซื้อสินค้า และการดำเนินการเพื่อโฆษณาหรือประชาสัมพันธ์ แต่ไม่อนุญาตให้เกี่ยวข้องกับกิจกรรมการขาย การจัดตั้งสำนักงานตัวแทนในญี่ปุ่นสามารถตั้งได้โดยไม่ต้องจดทะเบียน ตาม Japan Corporate Law และไม่ต้องแจ้งสำนักงานภาษีอากรเนื่องจากไม่ต้องจ่าย Corporate Tax เว้นเสียแต่ว่าเป็นสำนักงานตัวแทนของธุรกิจทางการเงินที่จัดตั้งโดยธนาคารต่างชาติ บริษัทประกันภัย บริษัทหลักทรัพย์ และสถาบันการเงินอื่นๆ ต้องแจ้งต่อหน่วยงานด้านการเงินที่เกี่ยวข้องก่อนการจัดตั้ง นอกจากนั้นแล้วสำนักงานตัวแทนไม่สามารถเปิดบัญชีธนาคารและเช่าซื้ออสังหาริมทรัพย์ในนามสำนักงานตัวแทนได้ จะต้องกระทำในนามของสำนักงานใหญ่หรือบุคคลที่เป็นผู้แทนในสำนักงานตัวแทนนั้นๆ (2) Branch Office สามารถดำเนินธุรกิจได้ตามที่ได้รับมอบหมายจากบริษัทแม่ในต่างประเทศ โดยจะไม่มีสถานภาพเป็นบริษัท บริษัทแม่จะต้องรับผิดชอบหนี้สิน และเครดิต แต่สามารถเปิดบัญชีธนาคารและเช่า

สำนักงานในนามของ Branch Office ได้ (3) Subsidiary Company บริษัทต่างชาติสามารถเลือกที่จะจัดตั้ง Subsidiary Company ได้ในลักษณะที่เป็น Joint Stock Corporation และ (4) Limited Liability Partnership หรือ LLP ไม่มีสถานะเป็น Corporation แต่เป็นเพียง Partnership เท่านั้น โดย LLP จะไม่ต้องชำระภาษี Corporate Tax โดยมีผู้ถือหุ้นมีหน้าที่ชำระภาษีเงินได้โดยตรง

สำหรับเงินทุนขั้นต่ำและหุ้นส่วนนั้น การจดทะเบียนจัดตั้ง Subsidiary Company และ LLP จะอยู่ภายใต้ Japan Corporate Law หรือ Japanese Commercial Code โดยจะไม่มีการกำหนดเงินทุนขั้นต่ำ แต่นักธุรกิจที่จะได้รับวีซ่าประเภท Investor/Business Manager ต้องลงทุนไม่น้อยกว่า 5 ล้านเยน จะไม่กำหนดจำนวนผู้ลงทุนใน Subsidiary Company อาจจะเป็นเพียง 1 คนหรือมากกว่าก็ได้ แต่ในส่วนของ LLP นั้นต้องมีหุ้นส่วน 2 รายขึ้นไป และอย่างน้อย 1 รายต้องเป็นบุคคลธรรมดาที่มีถิ่นพำนักในญี่ปุ่นมาแล้วเกิน 1 ปีหรือเป็น Japanese Corporation และในส่วนของ Joint Stock Corporation นั้นจะต้องมีการจัดประชุมใหญ่ผู้ถือหุ้นทุกปี แต่ไม่บังคับว่า LLC และ LLP ต้องมีการจัดประชุมผู้ถือหุ้น

ดังที่ได้กล่าวไปแล้ว การลงทุนในอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ของญี่ปุ่นจากต่างชาติยังมีเงื่อนไขหลายประการขึ้นอยู่กับประเภทของธุรกิจที่จะเข้าไปจัดตั้งและกฎหมายภายในที่ควบคุมอยู่แล้ว ตัวอย่างของภาคอุตสาหกรรมที่มีเงื่อนไข ได้แก่ อุตสาหกรรมการขนส่งทางราง โดยจะขึ้นอยู่กับ Foreign Exchange Law การขนส่งทางน้ำ โดยจะมีกฎหมาย Foreign Exchange Law และ Ship Law ที่ควบคุมอยู่ การจดทะเบียนยานพาหนะที่ใช้สำหรับการบินภายในประเทศ จะขึ้นอยู่กับ Civil Aeronautics Law การจดทะเบียนเรือและการได้มาซึ่งเรือ จะขึ้นอยู่กับ Ship Law ในส่วนของอุตสาหกรรมการขนส่งสินค้านั้นจะขึ้นกับ Freight Forwarding Business Law เป็นสำคัญ

### 3.2.6.3. การวิเคราะห์จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และความเสี่ยงของอุตสาหกรรมโลจิสติกส์

จากการศึกษาความสามารถในการแข่งขัน ภาพรวมของอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ของญี่ปุ่น และกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องแล้ว เราสามารถสรุปจุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และความเสี่ยงของอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ของญี่ปุ่นได้ดังต่อไปนี้



### จุดแข็ง

- 1) ตลาดมีขนาดใหญ่ขนาดเศรษฐกิจอันดับสองของโลกมีความแข็งแกร่งและสาธารณูปโภคพื้นฐานดีประชากรมีรายได้ต่อคนสูง
- 2) เศรษฐกิจเริ่มฟื้นตัวมาตรการกระตุ้นเศรษฐกิจอย่างต่อเนื่องและตลาดส่งออกในเอเชียดีขึ้นนโยบายเศรษฐกิจของรัฐบาลใหม่กระตุ้นกำลังซื้อเพิ่มมากขึ้น
- 3) กำลังเพิ่มบทบาทกลายเป็นศูนย์กลางผลิตภัณฑ์เศรษฐกิจเอเซียและเศรษฐกิจโลกมากขึ้นอย่างต่อเนื่อง
- 4) มีความสำคัญกับไทยทั้งด้านการค้าการลงทุนและการท่องเที่ยวญี่ปุ่นหันมาใช้ไทยเป็นฐานเข้าตลาดอาเซียนและอินเดีย

### จุดอ่อน

- 1) เศรษฐกิจมหภาคชะลอตัวเป็นระยะเวลานาน
- 2) มีอัตราส่วนหนี้สาธารณะต่อ GDP ในระดับสูง และกระบวนการออกกฎหมายที่ล่าช้า
- 3) ตลาดมีความเป็นชาตินิยมสูง มีความกังวลเรื่องความปลอดภัยทำให้เกิดกระแสการบริโภคสินค้าในประเทศ
- 4) สินค้าเงินเริ่มกลับเข้าสู่ตลาดและมีอำนาจแข่งขันที่สูงขึ้น
- 5) ความไม่มั่นใจในนโยบายของรัฐบาลใหม่ทำให้มีการชะลอการใช้จ่าย
- 6) กระแสการส่งเสริมการใช้สินค้าและบริการในประเทศ
- 7) มาตรการกีดกันทางการค้าที่ไม่ใช่ภาษีมีมากขึ้น

### โอกาส

- 1) ท่าเรือโตเกียวส่งสัญญาณในทางบวกในการขนส่งในปริมาณที่เพิ่มมากขึ้นหลังจากสภาวะเศรษฐกิจตกต่ำในปี 2008
- 2) มองว่าภาคอุตสาหกรรมรถยนต์ซึ่งเป็นอุตสาหกรรมสำคัญต่ออุตสาหกรรมโลจิสติกส์มีการฟื้นตัว ซึ่งจะต้องใช้บริการจากธุรกิจโลจิสติกส์ในระยะสั้นและระยะกลาง โดยเฉพาะจาก pure car and truck carrier (PCTCs).
- 3) การให้บริการขนส่งภายในเอเชียด้วยกันนั้นแสดงให้เห็นถึงการเพิ่มขึ้นของปริมาณการขนส่งระหว่างประเทศในเอเชียด้วยกันเองที่สูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง
- 4) รัฐบาลใหม่ให้ความสำคัญกับตลาดเอเซียมากขึ้น

- 5) มีการใช้ประโยชน์จากความตกลงเขตการค้าเสรี
- 6) สินค้าอิเล็กทรอนิกส์และยานยนต์ในตลาดโลกเริ่มฟื้นตัว
- 7) กระแสโลกาภิวัตน์บีบให้ SME ในญี่ปุ่นต้องย้ายฐานการผลิตไปต่างประเทศเช่นไทย เวียดนาม

### ความเสี่ยง

- 1) ท่าเรือนาโกย่าส่งสัญญาณชะลอตัวในปี 2013 โดยมีสถิติปริมาณการขนส่งที่ชะลอตัวลง
- 2) การลดลงของอุปสงค์จากต่างประเทศก็ระลอกอาจส่งผลกระทบต่อการเจริญเติบโตของการค้า และเศรษฐกิจมหภาคของญี่ปุ่นได้ในอนาคต
- 3) ญี่ปุ่นมีภูมิศาสตร์ที่ติดกับเกาหลีเหนือและจีนมีปัญหาทางการเมืองเชื้อชาติและการสงครามเป็นอุปสรรคทางการค้า
- 4) ความผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยนและราคาน้ำมันในตลาดโลก
- 5) การเจริญเติบโตอย่างก้าวกระโดดของจีนเป็นคู่แข่งทางการค้าและการลงทุนที่สำคัญของประเทศ

#### **3.2.6.4. ผลกระทบของความตกลงเขตการค้าเสรีกับอุตสาหกรรมโลจิสติกส์**

ญี่ปุ่นเป็นประเทศที่มีการทำความตกลงการค้าเสรีกับหลายประเทศทั้งในกรอบพหุภาคี และในกรอบทวิภาคีโดยเริ่มมีการลงนามและบังคับใช้ความตกลงเขตการค้าเสรีฉบับแรกในเดือน มิถุนายนปีพ.ศ. 2545 กับสิงคโปร์นับตั้งแต่นั้นเป็นต้นมาก็ได้มีความตกลงเขตการค้าเสรีที่ลงนาม และมีผลบังคับใช้แล้วทั้งหมด 13 ฉบับโดยล่าสุดญี่ปุ่นก็ได้ลงนามและบังคับใช้ความตกลงเขตการค้าเสรีกับประเทศเปรูในเดือนมีนาคมปีพ.ศ. 2555 ตารางที่ 3-7 จะสรุปความตกลงการค้าเสรีของญี่ปุ่นที่ได้ลงนามและบังคับใช้แล้วทั้งหมด

จากที่ได้วิเคราะห์ไว้ในส่วนต้นของบทที่สามว่าความตกลงการค้าเสรีระหว่างประเทศทั้งในกรอบทวิภาคีและกรอบพหุภาคีนั้นส่งผลให้ปริมาณการค้าระหว่างประเทศคู่เจรจานั้นเพิ่มขึ้นอย่างมากอันเนื่องมาจากการลดอุปสรรคทางการค้าทั้งที่เป็นภาษีและไม่ใช่อภาษีแม้ว่าความตกลงดังกล่าวจะไม่มีเปิดเสรีในส่วนของการให้บริการโลจิสติกส์โดยตรงแต่จากปริมาณการค้าที่เพิ่มขึ้นย่อมเป็นโอกาสสำคัญของธุรกิจโลจิสติกส์ในการเข้าถึงตลาดใหม่ในการขนส่งขนถ่ายและให้บริการเสริมเกี่ยวกับโลจิสติกส์อื่นๆได้มากขึ้นทำให้มูลค่าทางเศรษฐกิจรวมของภาคโลจิสติกส์เพิ่มขึ้นอย่างก้าวกระโดดหลังจากที่ได้เปิดเสรีทางการค้า

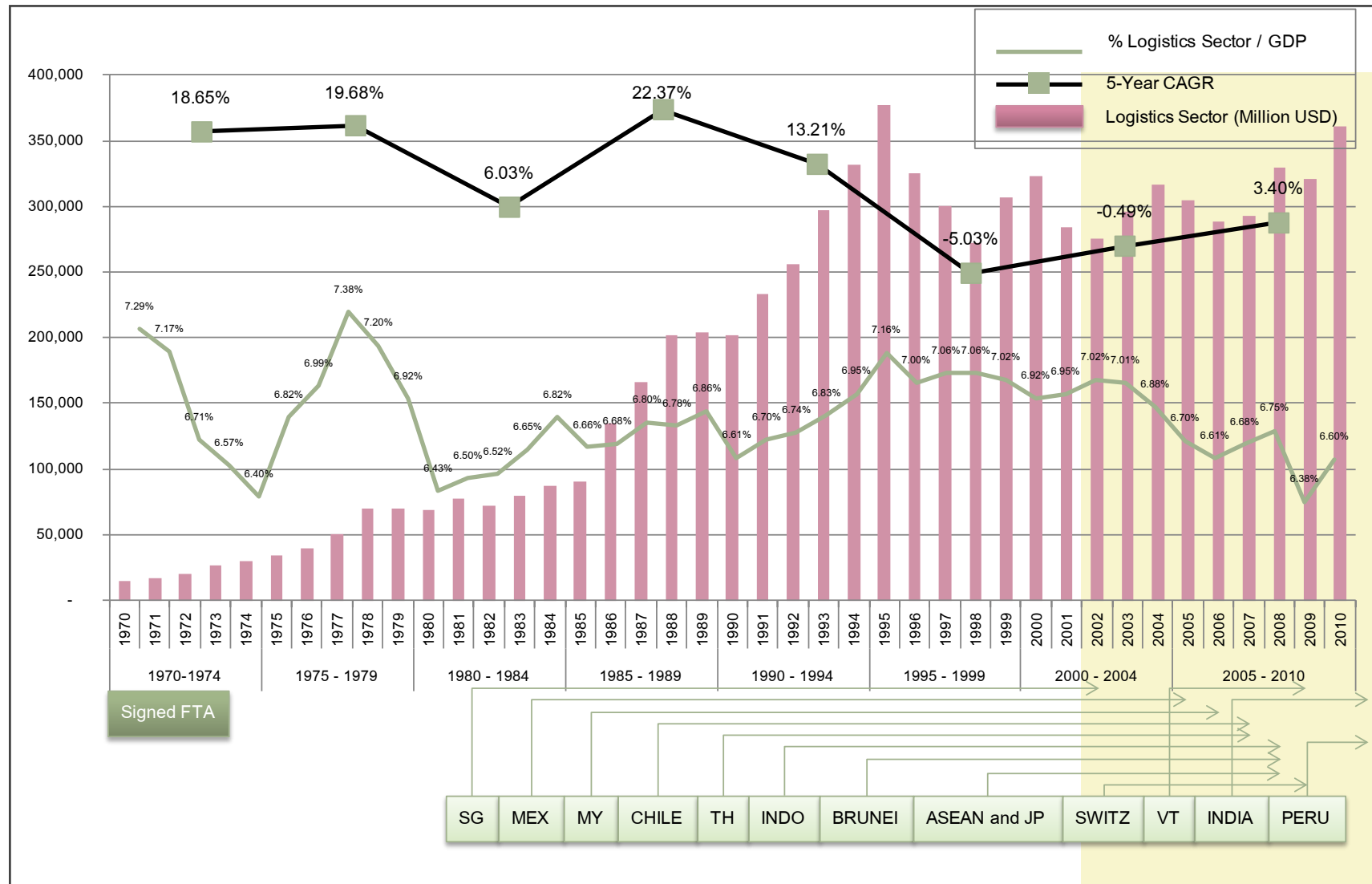
ในภาพที่ 3-18 แสดงให้เห็นถึงมูลค่าของภาคโลจิสติกส์ของประเทศญี่ปุ่นที่เติบโตขึ้นอย่างต่อเนื่องจนถึงต้นศตวรรษที่ 1990 ที่มีการชะลอตัวลงเนื่องมาจากการชะลอตัวของเศรษฐกิจมหภาคของประเทศ (แสดงผ่านแผนภูมิแท่ง) อย่างไรก็ตามหลังจากปี 2547 เป็นต้นมาอัตราการเจริญเติบโตต่อปีสะสมโดยเฉลี่ย 5 ปี (5-Year Compound Annual Growth Rate: 5-Year CAGR แสดงผ่านจุดสี่เหลี่ยมสีเขียว) ภาคโลจิสติกส์ของมาเลเซียมีแนวโน้มที่เพิ่มขึ้นจากติดลบในช่วงทศวรรษก่อนหน้ามาเป็นบวกได้ในช่วงปี 2548 – 2553 สาเหตุหนึ่งที่สำคัญคือการเปิดเสรีทางการค้าระหว่างประเทศ หากพิจารณาสัดส่วนของภาคโลจิสติกส์ต่อ GDP (แสดงผ่านเส้นสีเขียว) ที่ลดลงอย่างต่อเนื่อง นั้นแสดงให้เห็นว่าการเจริญเติบโตของภาคโลจิสติกส์และการเจริญเติบโตของเศรษฐกิจรวมรวมเป็นไปในทิศทางเดียวกัน และการเจริญเติบโตของเศรษฐกิจรวมรวมนั้นเพิ่มขึ้นในอัตราที่เร็วกว่าภาคโลจิสติกส์ ทำให้แนวโน้มของสัดส่วนของภาคโลจิสติกส์ต่อ GDP นั้นลดลง

ตารางที่ 3-7: ตารางแสดงความตกลงการค้าเสรีที่มีผลบังคับใช้แล้วของญี่ปุ่น

ความตกลงการค้าเสรี	ประเทศกลุ่มประเทศใน/ความตกลง	มีผลบังคับใช้
Japan-Singapore Economic Agreement for a New-Age Partnership	สิงคโปร์	30 พ.ย.44
Japan-Mexico Economic Partnership Agreement	เม็กซิโก	1 เม.ย.48
Japan-Malaysia Economic Partnership Agreement	มาเลเซีย	13 ก.ค.49
Japan-Chile Economic Partnership Agreement	ชิลี	3 ก.ย.50
Japan-Thailand Economic Partnership Agreement	ไทย	1 พ.ย.50
Japan-Indonesia Economic Partnership Agreement	อินโดนีเซีย	1 ก.ค.51
Japan-Brunei Free Trade Agreement	บรูไน	31 ก.ค.51
ASEAN-Japan Comprehensive Economic Partnership	อาเซียน	1 ธ.ค.51
Japan-Philippines Economic Partnership Agreement	ฟิลิปปินส์	11 ธ.ค.51
Japan-Switzerland Economic Partnership Agreement	สวิตเซอร์แลนด์	1 ก.ย.52
Japan-Viet Nam Economic Partnership Agreement	เวียดนาม	1 ต.ค.52
Japan-India Comprehensive Economic Partnership Agreement	อินเดีย	1 ส.ค.54
Japan-Peru Free Trade Agreement	เปรู	1 มี.ค.55

ที่มา: ADB

ภาพที่ 3-18: ผลกระทบของความตกลงการค้าเสรีต่ออุตสาหกรรมโลจิสติกส์ของญี่ปุ่น



ที่มา: UNCTAD, ADB และการคำนวณ

### 3.2.6.5. แนวทางการปรับตัวของญี่ปุ่นอันเนื่องมาจากการจัดทำเขตการค้าเสรี

เพื่อรองรับปริมาณการค้าที่เพิ่มมากขึ้นจากการทำความตกลงการค้าเสรี ญี่ปุ่นได้มีการปรับตัวเพื่อรองรับกระแสดังกล่าวในมิติสำคัญ เช่น Green Logistics และการสนับสนุน Third-Party Logistics Providers ดังต่อไปนี้

#### (1) Green Logistics

ข้อตกลงการค้าเสรี (FTA) กับประเทศต่างๆ ก่อให้เกิดการแข่งขันอย่างกว้างขวาง ทำให้ต้องมีการปรับตัวในการทำธุรกิจให้สอดคล้องกับกติกาการค้าใหม่ โดยเฉพาะอย่างยิ่ง ISO 26000 ซึ่งเป็นมาตรฐานว่าด้วยความรับผิดชอบต่อสิ่งแวดล้อมและสังคมที่จะสมบูรณ์ และเริ่มใช้ในปี 2553 กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับสิ่งแวดล้อมทั้งในระดับประเทศ และนานาชาติ ในเรื่องของการจำกัดน้ำหนักบรรทุกสินค้า ซึ่งแต่ละประเทศจะแตกต่างกัน รวมทั้งต้องให้ความสำคัญต่อปัญหาอุบัติเหตุที่จะมีต่อสังคม และการทำงานที่ปลอดภัยของบุคคล (Safety First) ที่เกี่ยวข้องในห่วงโซ่ธุรกิจ โลจิสติกส์

จากผลการประชุมสุดยอดระดับโลกด้านสิ่งแวดล้อมที่เรียกร้องให้ธุรกิจทั่วโลก แสดงความเป็นพลเมืองที่ดีต่อการดำเนินธุรกิจที่จะส่งผลกระทบต่อ การเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ ภาวะโลกร้อน ปฏิบัติการเรือนกระจก รวมทั้งมลพิษทางอากาศจากก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ องค์กรเพื่อความร่วมมือทางเศรษฐกิจและการพัฒนาของกลุ่มประเทศ OECD ซึ่งส่วนใหญ่เป็นประเทศที่พัฒนาแล้ว ได้ออกแนวปฏิบัติสำหรับบริษัทข้ามชาติในกลุ่มประเทศสมาชิกต้องมีการทำ CSR และติดต่อดำเนินงานเฉพาะคู่ค้าที่มี CSR เท่านั้น

Green Logistics ของประเทศญี่ปุ่น มีมิติสำคัญดังต่อไปนี้

- Corporate Transport คือ การรวบรวมสินค้าจากผู้ประกอบการหลายรายไว้ที่จุดพักสินค้าระยะทาง 600 กิโลเมตร พบว่า สามารถลดการใช้พลังงานเชื้อเพลิงได้มาก และลดการปลดปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ได้กว่าร้อยละ 40
- Eco-Dive มีการอบรม เพิ่มจิตสำนึกการขับขี่ให้กับพนักงานขับรถ เพื่อลดการขับรถเร็วเกินมาตรฐาน ลดการเดินเครื่องยนต์เปล่าในขณะที่พักผ่อนหรือขนถ่ายสินค้า

จากการดำเนินการดังกล่าว พบว่า บริษัทรถบรรทุกขนาดใหญ่สามารถลดต้นทุนค่าพลังงานเชื้อเพลิงได้ปีละ 200 ล้านบาท

- Modal Shift เป็นการปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งมาใช้ทางรางมากขึ้น ซึ่งในญี่ปุ่นมีการพัฒนาระบบขนส่งสินค้าทางรถไฟค่อนข้างมาก การขนส่งสินค้าด้วยรถไฟ 1 เทียบเท่ากับการขนส่งด้วยรถบรรทุก 28 คัน ส่วนในด้านสิ่งแวดล้อมพบว่า การขนส่งสินค้าทางรถไฟ 1 ตันต่อระยะทาง 1 กิโลเมตร มีการปลดปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ 0.02 กิโลกรัม ขณะที่ทางเรือ 0.04 กิโลกรัม รถบรรทุก 0.35 กิโลกรัม และเครื่องบิน 1.51 กิโลกรัม

## (2) การสนับสนุน Third-Party Logistics Providers

นับตั้งแต่ญี่ปุ่นประสบภาวะเศรษฐกิจตกต่ำ ทำให้หลายบริษัทที่เคยมีการให้บริการที่หลากหลายรวมถึงบริการโลจิสติกส์ ต้องมุ่งไปสู่การให้บริการธุรกิจหลัก ทำให้เกิดธุรกิจ Third-Party Logistics Providers เพิ่มขึ้นมาก รัฐบาลเล็งเห็นว่ามิตลาดกลุ่มนี้จึงได้มีการออกนโยบายเพื่อสนับสนุนผู้ประกอบการอย่างต่อเนื่อง ไม่ว่าจะเป็นการออก Logistics Industry Policy Outline ในปี 2543 ในการพัฒนาระบบการกระจายสินค้าที่มีประสิทธิภาพ ลดเวลาการขนส่งและลดต้นทุนรวมของธุรกิจ สนับสนุนให้มีการใช้ระบบ IT ในการจัดการ ลดภาระค่าธรรมเนียมแรกเข้าสำหรับธุรกิจโลจิสติกส์ใหม่ อีกทั้งมีการออก Policy Outline อีกครั้งในปี 2546 เพื่อสนับสนุน Third-Party Logistics Providers โดยเฉพาะ มีการจัดการฝึกอบรมผู้ประกอบการ SME ในอุตสาหกรรมนี้ทั้งในส่วนของการทำธุรกิจโลจิสติกส์และทักษะการบริหารจัดการธุรกิจทั่วไป สนับสนุนให้ Third-Party Logistics Providers สามารถให้บริการการคำนวณต้นทุนโลจิสติกส์เพื่อนำไปเป็นบริการหนึ่งของธุรกิจและสามารถสร้างมูลค่าเพิ่มแก่บริการของตน

## สารบัญ

บทที่ 3 บทเรียนแนวทางการปรับตัวอันเนื่องมาจากการจัดทำเขตการค้าเสรีของธุรกิจให้บริการโลจิสติกส์ในต่างประเทศ.....	1
3.1. การวิเคราะห์ผลกระทบจากการจัดทำเขตการค้าเสรีต่อธุรกิจให้บริการ โลจิสติกส์ .....	1
3.2. กรณีศึกษาจากต่างประเทศ.....	3
3.2.1. กรณีศึกษาประเทศ มาเลเซีย .....	3
3.2.1.1. ความสามารถในการแข่งขันและสภาวะธุรกิจโลจิสติกส์ .....	3
3.2.1.2. กฎระเบียบที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจโลจิสติกส์ .....	6
3.2.1.3. การวิเคราะห์จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และความเสี่ยงของอุตสาหกรรมโลจิสติกส์.....	7
3.2.1.4. ผลกระทบของความตกลงเขตการค้าเสรีกับอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ .....	8
3.2.1.5. แนวทางการปรับตัวของมาเลเซียอันเนื่องมาจากการจัดทำเขตการค้าเสรี .....	11
3.2.2. กรณีศึกษาประเทศ อินโดนีเซีย.....	12
3.2.2.1. ความสามารถในการแข่งขันและสภาวะธุรกิจโลจิสติกส์ .....	12
3.2.2.2. กฎระเบียบที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจโลจิสติกส์ .....	15
3.2.2.3. การวิเคราะห์จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และความเสี่ยงของอุตสาหกรรมโลจิสติกส์.....	16
3.2.2.4. ผลกระทบของความตกลงเขตการค้าเสรีกับอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ .....	17
3.2.2.5. แนวทางการปรับตัวของอินโดนีเซียอันเนื่องมาจากการจัดทำเขตการค้าเสรี.....	21
3.2.3. กรณีศึกษาประเทศ สิงคโปร์ .....	21
3.2.3.1. ความสามารถในการแข่งขันและสภาวะธุรกิจโลจิสติกส์ .....	21
3.2.3.2. กฎระเบียบที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจโลจิสติกส์ .....	25
3.2.3.3. การวิเคราะห์จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และความเสี่ยงของอุตสาหกรรมโลจิสติกส์.....	26
3.2.3.4. ผลกระทบของความตกลงเขตการค้าเสรีกับอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ .....	27
3.2.3.5. แนวทางการปรับตัวของสิงคโปร์อันเนื่องมาจากการจัดทำเขตการค้าเสรี .....	30
3.2.4. กรณีศึกษาประเทศ ออสเตรเลีย .....	31

3.2.4.1.	ความสามารถในการแข่งขันและสภาวะธุรกิจโลจิสติกส์ .....	31
3.2.4.2.	กฎระเบียบที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจโลจิสติกส์ .....	35
3.2.4.3.	การวิเคราะห์จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และความเสี่ยงของอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ .....	36
3.2.4.4.	ผลกระทบของความตกลงเขตการค้าเสรีกับอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ .....	37
3.2.4.5.	แนวทางการปรับตัวของออสเตรเลียอันเนื่องมาจากการจัดทำเขตการค้าเสรี .....	40
3.2.5.	กรณีศึกษาประเทศจีน .....	40
3.2.5.1.	ความสามารถในการแข่งขันและสภาวะธุรกิจโลจิสติกส์ .....	40
3.2.5.2.	กฎระเบียบที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจโลจิสติกส์ .....	44
3.2.5.3.	การวิเคราะห์จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และความเสี่ยงของอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ .....	45
3.2.5.4.	ผลกระทบของความตกลงเขตการค้าเสรีกับอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ .....	46
3.2.5.5.	แนวทางการปรับตัวของจีนอันเนื่องมาจากการจัดทำเขตการค้าเสรี .....	50
3.2.6.	กรณีศึกษาประเทศญี่ปุ่น .....	52
3.2.6.1.	ความสามารถในการแข่งขันและสภาวะธุรกิจโลจิสติกส์ .....	52
3.2.6.2.	กฎระเบียบที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจโลจิสติกส์ .....	55
3.2.6.3.	การวิเคราะห์จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และความเสี่ยงของอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ .....	56
3.2.6.4.	ผลกระทบของความตกลงเขตการค้าเสรีกับอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ .....	58
3.2.6.5.	แนวทางการปรับตัวของญี่ปุ่นอันเนื่องมาจากการจัดทำเขตการค้าเสรี .....	61



## สารบัญรูปภาพ

ภาพที่ 3-1 :ความสามารถในการแข่งขันของมาเลเซีย.....	5
ภาพที่ 3-2 :อันดับการพัฒนาอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ของมาเลเซียและคะแนนการพัฒนา (ซ้าย) (ขวา) อุตสาหกรรมโลจิสติกส์ของมาเลเซีย .....	5
ภาพที่ 3-3 ผลกระทบของความตกลงการค้าเสรีต่ออุตสาหกรรมโลจิสติกส์ของมาเลเซีย : .....	10
ภาพที่ 3-4 :ความสามารถในการแข่งขันของอินโดนีเซีย .....	14
ภาพที่ 3-5 :อันดับการพัฒนาอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ของอินโดนีเซีย และคะแนนการพัฒนา (ซ้าย) (ขวา) อุตสาหกรรมโลจิสติกส์ของอินโดนีเซีย.....	15
ภาพที่ 3-6 ผลกระทบของความตกลงการค้าเสรีต่ออุตสาหกรรมโลจิสติกส์ของอินโดนีเซีย : .....	20
ภาพที่ 3-7 :ความสามารถในการแข่งขันของสิงคโปร์ .....	24
ภาพที่ 3-8 และคะแนนการพัฒนา (ซ้าย) อันดับการพัฒนาอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ของสิงคโปร์ : (ขวา) อุตสาหกรรมโลจิสติกส์ของสิงคโปร์ .....	24
ภาพที่ 3-9 ผลกระทบของความตกลงการค้าเสรีต่ออุตสาหกรรมโลจิสติกส์ของสิงคโปร์ : .....	29
ภาพที่ 3-10 :ความสามารถในการแข่งขันของออสเตรเลีย.....	34
ภาพที่ 3-11 :อันดับการพัฒนาอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ของออสเตรเลีย และคะแนนการพัฒนา (ซ้าย) (ขวา) พัฒนาอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ของออสเตรเลีย.....	34
ภาพที่ 3-12 ผลกระทบของความตกลงการค้าเสรีต่ออุตสาหกรรมโลจิสติกส์ของออสเตรเลีย : .....	39
ภาพที่ 3-13 :ความสามารถในการแข่งขันของจีน .....	43
ภาพที่ 3-14 และคะแนนการพัฒนา (ซ้าย) อันดับการพัฒนาอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ของจีน : (ขวา) อุตสาหกรรมโลจิสติกส์ของจีน .....	44
ภาพที่ 3-15 ผลกระทบของความตกลงการค้าเสรีต่ออุตสาหกรรมโลจิสติกส์ของจีน : .....	49
ภาพที่ 3-16 :ความสามารถในการแข่งขันของญี่ปุ่น .....	54
ภาพที่ 3-17 :อันดับการพัฒนาอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ของญี่ปุ่น (ซ้าย)และคะแนนการพัฒนา อุตสาหกรรมโลจิสติกส์ของญี่ปุ่น (ขวา).....	55
ภาพที่ 3-18 :ผลกระทบของความตกลงการค้าเสรีต่ออุตสาหกรรมโลจิสติกส์ของญี่ปุ่น.....	60

## สารบัญตาราง

ตารางที่ 3-1: ตารางแสดงผลกระทบจากการจัดทำเขตการค้าเสรีต่อธุรกิจให้บริการ .....	2
ตารางที่ 3-2: ตารางแสดงความตกลงการค้าเสรีที่มีผลบังคับใช้แล้วของมาเลเซีย .....	9
ตารางที่ 3-3: ตารางแสดงความตกลงการค้าเสรีที่มีผลบังคับใช้แล้วของอินโดนีเซีย .....	18
ตารางที่ 3-4: ตารางแสดงความตกลงการค้าเสรีที่มีผลบังคับใช้แล้วของสิงคโปร์ .....	28
ตารางที่ 3-5: ตารางแสดงความตกลงการค้าเสรีที่มีผลบังคับใช้แล้วของออสเตรเลีย .....	38
ตารางที่ 3-6: ตารางแสดงความตกลงการค้าเสรีที่มีผลบังคับใช้แล้วของจีน .....	47
ตารางที่ 3-7: ตารางแสดงความตกลงการค้าเสรีที่มีผลบังคับใช้แล้วของญี่ปุ่น .....	59