

## บทที่ 5

### ข้อเสนอแนะแนวทางการพัฒนา และปรับตัวของธุรกิจให้บริการโลจิสติกส์ไทย

#### 5.1. คาดการณ์ผลกระทบจากการจัดทำเขตการค้าเสรีต่อธุรกิจให้บริการ โลจิสติกส์ของไทย

ในภาพรวม การจัดทำเขตการค้าเสรีจะช่วยเพิ่มปริมาณสินค้าที่ขนส่งระหว่างประเทศนั้นเพิ่มขึ้น เป็นโอกาสแก่บริษัทโลจิสติกส์ที่จะได้ประโยชน์จากความต้องการขนส่งสินค้าที่มากขึ้น มีเส้นทางการค้าใหม่ๆ โดยเฉพาะเส้นทางการค้าทางบกที่เพิ่มขึ้นเป็นอย่างมาก อย่างไรก็ตาม ก็จะต้องเผชิญกับการเข้ามาของธุรกิจต่างชาติซึ่งมีการแข่งขันที่สูงอยู่แล้ว ตลาดแรงงานในอุตสาหกรรมนี้อาจเกิดสภาวะสมองไหลไปทำงานให้บริษัทข้ามชาติมากขึ้นเนื่องจากให้ผลตอบแทนที่ดีกว่า ทำให้ขาดแคลนแรงงาน กระนั้น การเปิดเสรีก็จะเป็นแรงผลักดันที่ดีให้รัฐบาลดำเนินการแก้ไขกฎหมาย โดยเฉพาะเรื่องการขนส่งสินค้าผ่านแดนให้มีประสิทธิภาพและสอดคล้องกับโมเดลทางธุรกิจมากขึ้น ตารางที่ 5-1 จะแสดงการคาดการณ์ผลกระทบจากการจัดทำเขตการค้าเสรีต่อธุรกิจให้บริการโลจิสติกส์ของไทย

ตารางที่ 5-1: ตารางแสดงการคาดการณ์ผลกระทบจากการจัดทำเขตการค้าเสรีต่อธุรกิจ  
ให้บริการโลจิสติกส์ของไทย

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>พนักงานสามารถรับเอาเทคโนโลยีการบริหารจัดการใหม่ๆ จากต่างประเทศได้</li> <li>การขนถ่ายสินค้าหรือนำเข้าส่งออกสินค้าผ่านท่าเรือเพิ่มสูงขึ้นเป็นผลดีต่อธุรกิจของบริษัท</li> <li>มีเส้นทางการค้าใหม่ๆ โดยเฉพาะเส้นทางการค้าทางบกที่เพิ่มขึ้นมีการวิ่งรับส่ง</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ต่างชาติเข้ามาอยู่แล้ว สภาวะการแข่งขันอาจไม่มีการเปลี่ยนแปลงมากนัก แต่หากมีแรงกดดันให้มีการปรับแก้กฎหมายภายในว่าด้วยการถือครองหุ้นของต่างชาติ สภาวะการแข่งขันอาจรุนแรงมากขึ้น และส่วนแบ่งตลาดจะเป็นของต่างชาติมากขึ้น</li> </ul>

ผู้ได้รับผลกระทบ	ผลกระทบด้านบวก	ผลกระทบด้านลบ
	<p>สินค้าทางรางในAEC รวมทั้งทางTransit ในหลายMode การเดินทางเช่นเรือต่อรถหรือเครื่องบินต่อรถเป็นต้น</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ คู่แข่งทางธุรกิจมีทุนและเทคโนโลยีที่สูงกว่ามากต่างชาติเข้ามาแย่งตลาดโดยการให้บริการเรื่องการสำรองค่าใช้จ่ายในเรื่องภาษีมีการให้เครดิตยาวในราคาที่ตั้งต่ำกว่าความรับผิดชอบทำให้SME ไทยไม่สามารถแข่งขันได้</li> <li>■ แรงงานระดับกลางและล่างอาจถูกดึงตัวไปมากขึ้นเนื่องจากบริษัทต่างชาติยอมจ่ายค่าจ้างที่แพง เป็นแรงจูงใจสำคัญให้แรงงานไปทำงานกับต่างชาติมากขึ้น ทำให้บริษัทไทยขาดแคลนแรงงาน ทั้งที่ได้ลงทุนฝึกอบรมไปมากแล้ว</li> <li>■ มีแรงกดดันด้านราคาจากลูกค้าสูงขึ้นมากเนื่องจากลูกค้าต้องการบริการที่มีราคาถูก</li> <li>■ ต้องมีการลงทุนที่เพิ่มมากขึ้นทำให้อาจมีปัญหาด้านสภาพคล่องในระยะสั้นความสามารถในการทำกำไรในระยะสั้นลดลง</li> </ul>
ผู้บริโภค	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ การแข่งขันที่สูงขึ้นส่งผลให้ผู้บริโภคได้รับบริการที่มีคุณภาพดีขึ้นในราคาที่ถูกลงและมีทางเลือกหลากหลายมากขึ้น</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ หากผู้ประกอบการข้ามชาติรายใหญ่สามารถครองตลาดได้อาจก่อให้เกิดการผูกขาดในบาง Segment ทำให้ไม่สามารถหาผู้ประกอบการไทยมาให้บริการได้</li> </ul>
ภาครัฐ	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ เพิ่มความโปร่งใสในการบริหารจัดการมีโอกาสดูจากต่างประเทศเข้ามาอย่างต่อเนื่องเป็นแรงกระตุ้นให้ผู้ประกอบการคิดหาวิธีการและโอกาสทางธุรกิจใหม่ๆ อยู่เสมอ</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ ต้องมีการปรับปรุงกฎหมายให้ทันสมัยรวมถึงยังขาดกลไกบังคับใช้ที่มีประสิทธิภาพ โดยเฉพาะเรื่องการขนส่งข้ามพรมแดน</li> <li>■ ยังขาดการเตรียมความพร้อมอย่างเป็นระบบเนื่องจากนโยบายการเปิดเสรีภาคบริการยังไม่ชัดเจน</li> </ul>

ที่มา: รวบรวมโดยคณะผู้วิจัย

## 5.2. โอกาสและอุปสรรคของผู้ประกอบการโลจิสติกส์ไทยจากการจัดทำเขตการค้าเสรี

จากการศึกษาและรวบรวมจากความคิดเห็นของผู้ประกอบการทั้งจากเวทีการแสดงความคิดเห็นและการสัมภาษณ์พบว่า **ในเบื้องต้น** การไหลเวียนของสินค้าโดยเฉพาะสินค้าข้ามแดนระหว่างไทยกับประเทศเพื่อนบ้านนั้นจะมีมากขึ้นมาก อีกทั้งประเทศเพื่อนบ้านของไทยนิยมใช้สินค้าไทย ทำให้เป็นโอกาสสำคัญที่ผู้ประกอบการสามารถเข้าไปจับตลาดขนส่งไปยังประเทศเพื่อนบ้านได้ และในกรณีทั่วไป การเจรจาการค้าเสรีช่วยลดต้นทุนจากการเข้าถึงตลาดในต่างประเทศได้ ทำให้เป็นประโยชน์ต่อผู้ประกอบการในภาพรวม

จากการรวบรวม **ในเบื้องต้น** พบว่า อุปสรรคที่สำคัญสำหรับผู้ประกอบการไทยประการหนึ่งคือ การรวมตัวเป็นเครือข่ายยังมีไม่มากพอ ทำให้การให้บริการโลจิสติกส์ยังไม่สามารถทำได้อย่างครบวงจร นอกจากนี้ บริษัทไทยไม่ใช้ผู้ให้บริการไทยด้วยกันเอง ทำให้โอกาสที่ผู้ประกอบการไทยจะได้งานและพัฒนาคุณภาพการให้บริการลดลง และอุปสรรคสำคัญของอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ไทยนั้นคือกฎหมายและระเบียบการขนส่งบริเวณชายแดนที่ยังเป็นต้นทุนสำคัญโดยเฉพาะต้นทุนทางด้านเวลา ทำให้การขนส่งสินค้าไม่มีประสิทธิภาพเท่าที่ควร

ฉะนั้นเพื่อรองรับโอกาสและแก้ไขปัญหาที่จะเกิดขึ้นต่อธุรกิจโลจิสติกส์ **ในเบื้องต้น** ผู้ให้บริการจะต้องมีการศึกษากลุ่มลูกค้าเพื่อเพิ่มฐานลูกค้าใหม่ๆหรือเส้นทางการค้าใหม่ๆมุ่งหาลูกค้าในเส้นทางการค้าใหม่ๆมีการสร้างเครือข่ายบริการด้านโลจิสติกส์ศึกษาเส้นทางการขนส่งใหม่เช่นทางรถยนต์หรือรถไฟ ประกอบกับมีการเพิ่มความรู้พนักงานสร้างมาตรฐานในการทำงานมีการว่าจ้างบุคลากรจากภายนอกมีการลดต้นทุนการผลิตการปรับปรุงคุณภาพสินค้าและ/หรือบริการนำระบบเทคโนโลยีเข้ามาใช้ในการรับคำสั่งซื้อจากลูกค้าลดต้นทุนการขนส่งโดยการสำรวจเส้นทางการเดินทางเพื่อประหยัดค่าเชื้อเพลิงสร้างระบบงานที่ดีขึ้นเพื่อให้คลังตัวจะได้ลดต้นทุนและปรับการบริการให้ลูกค้าประทับใจสร้างความสัมพันธ์ระยะยาวกับลูกค้าขยายการลงทุนด้านการโทรคมนาคมและการสื่อสารเพื่อสร้างความเชื่อถือให้กับผู้ใช้บริการ และในท้ายที่สุดอาจมีการควบรวมกิจการเพื่อสร้างความเข้มแข็งให้กับธุรกิจการแสวงหากลยุทธ์ทางธุรกิจ สร้างความสัมพันธ์อันดีกับเครือข่ายผู้ให้บริการในต่างประเทศ เพื่อให้ผู้ประกอบการมีศักยภาพในการส่งออกนำเข้าไปยังประเทศต่างๆทั่วโลกได้

### 5.3. แนวทางการพัฒนาและปรับตัวของธุรกิจให้บริการโลจิสติกส์ไทยเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันและสร้างโอกาสในการขยายธุรกิจ

#### 5.3.1. แนวทางการพัฒนาและปรับตัวของธุรกิจให้บริการโลจิสติกส์ที่ผ่านมาของไทยและในต่างประเทศ

เพื่อการนำเสนอแนวทางการพัฒนาและปรับตัวของธุรกิจให้บริการโลจิสติกส์ไทยเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันที่สมบูรณ์มากขึ้น ผู้วิจัยได้รวบรวมแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาโลจิสติกส์และของไทยและของต่างประเทศที่ผ่านมา รวมถึงแผนงานและการดำเนินการของหน่วยงานที่ผลักดันนโยบาย โดยจะนำเสนอในภาพที่ 5-1 ถึงภาพที่ 5-12

ภาพที่ 5-1: แผนยุทธศาสตร์พัฒนาโลจิสติกส์ไทยปี 2550 - 2554



หมายเหตุ: งบประมาณและโครงการปี 2550 - 2554

ที่มา: สศช. รายงานฉบับสมบูรณ์โครงการศึกษาประเมินผลการดำเนินงานตามแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศปี 2550 - 2554


ภาพที่ 5-2: ร่างแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาโลจิสติกส์ไทยปี 2555 - 2559



ที่มา: รายงานการประชุมคณะทำงานจัดทำแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ พ.ศ. 2555 - 2559 สิงหาคม 2555


ที่มา: รายงานการประชุมคณะทำงานจัดทำแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ พ.ศ. 2555 - 2559

ภาพที่ 5-3: สมาชิกลอจิสติกส์ออสเตรเลีย



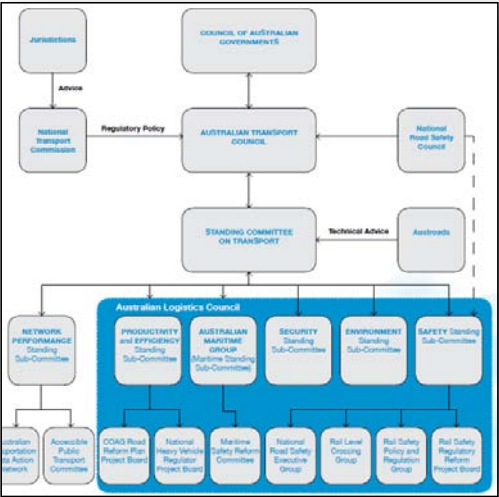
## สมาชิกลอจิสติกส์ออสเตรเลีย

ออสเตรเลียมีสมาชิกลอจิสติกส์ออสเตรเลีย หรือ Australian Logistics Council เป็นกระบอกเสียงให้กับภาคเอกชน ช่วยผลักดันการดำเนินนโยบายตามแผนยุทธศาสตร์ชาติอย่างเป็นเอกภาพ



**Vision: Positioning Australia in the Global Supply Chain**

**โครงสร้างองค์กร**



ที่มา: Australian Logistics Council Annual Report 2012

**วัตถุประสงค์และกลยุทธ์**

1. เป็นกระบอกเสียงให้ธุรกิจขนส่งสินค้าและโลจิสติกส์ซัพพลายเชน
2. เป็นหน่วยงานหลักในการสนับสนุนกฎหมายในระดับชาติ รวมถึงโครงสร้างพื้นฐานเพื่อสร้างความเชื่อมั่นและประโยชน์สูงสุดให้กับประเทศออสเตรเลียในการที่จะมีการพัฒนานโยบายและการปฏิรูปกฎหมาย
3. สนับสนุนและส่งเสริมให้เกิดความเข้าใจและรับรู้ถึงความสำคัญของธุรกิจขนส่งสินค้าและโลจิสติกส์ที่มีต่อเศรษฐกิจในภาพรวม

- วางบทบาทของสมาชิกลอจิสติกส์ออสเตรเลียให้เป็นสภาที่สะท้อนเสียงของบริษัขนส่งสินค้าและโลจิสติกส์ของประเทศ
- ร่วมมือกับ COAG รัฐมนตรีและหน่วยงานระดับกรมในการสนับสนุนกลไกขับเคลื่อนระดับชาติที่ส่งผลการพัฒนาอุตสาหกรรมโลจิสติกส์
- สนับสนุนซัพพลายเชนที่มีประสิทธิภาพและประสิทธิภาพผ่านการเปลี่ยนแปลงระเบียบและการลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานที่เหมาะสม รวมถึงการใช้ประโยชน์จากโครงสร้างพื้นฐานที่มีอยู่แล้วให้เกิดประโยชน์สูงสุด
- ให้สมาชิกสมาชิกลอจิสติกส์ออสเตรเลีย สมาชิกร่วม และผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่เกี่ยวข้อง สร้างการรับรู้ถึงความสำคัญของธุรกิจขนส่งสินค้าและโลจิสติกส์ของออสเตรเลียแก่สังคม

**นโยบายและแผนที่อยู่ระหว่างการจัดทำ**

- ✓ Towards a Seamless Supply Chain: Submission to Infrastructure Australia and the NTC on the Proposed National Ports Strategy
- ✓ A Seamless Economy – A Seamless Supply Chain – A Submission to Infrastructure Australia on A National Freight Network Plan
- ✓ Productivity Commission Study into Performance Benchmarking of Australian Business Regulation: Planning, Zoning, and Development Assessment
- ✓ Using Information and Communication Technology to Increase Productivity in the Australian Transport and Logistics Industry
- ✓ Shaping Melbourne's Freight Future

141

ที่มา: Australian Logistics Council Annual Report 2012

## ภาพที่ 5-4: แผนพัฒนาเศรษฐกิจแห่งชาติฉบับที่ 12 ของจีน

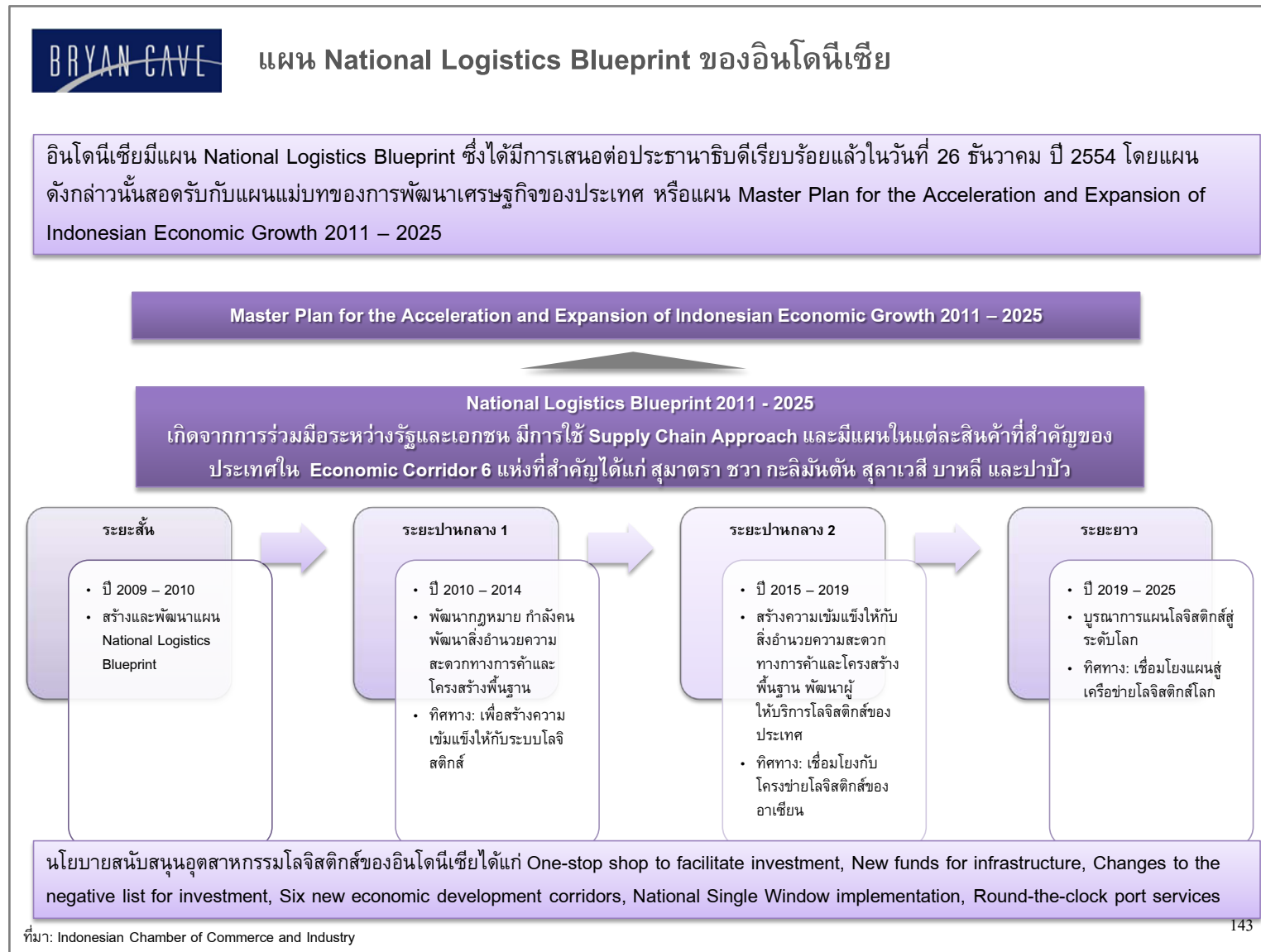


142

ที่มา: สศช. รายงานฉบับสมบูรณ์โครงการศึกษาประเมินผลการดำเนินงานตามแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศปี2550 - 2554และการรวบรวมโดยคณะผู้วิจัย



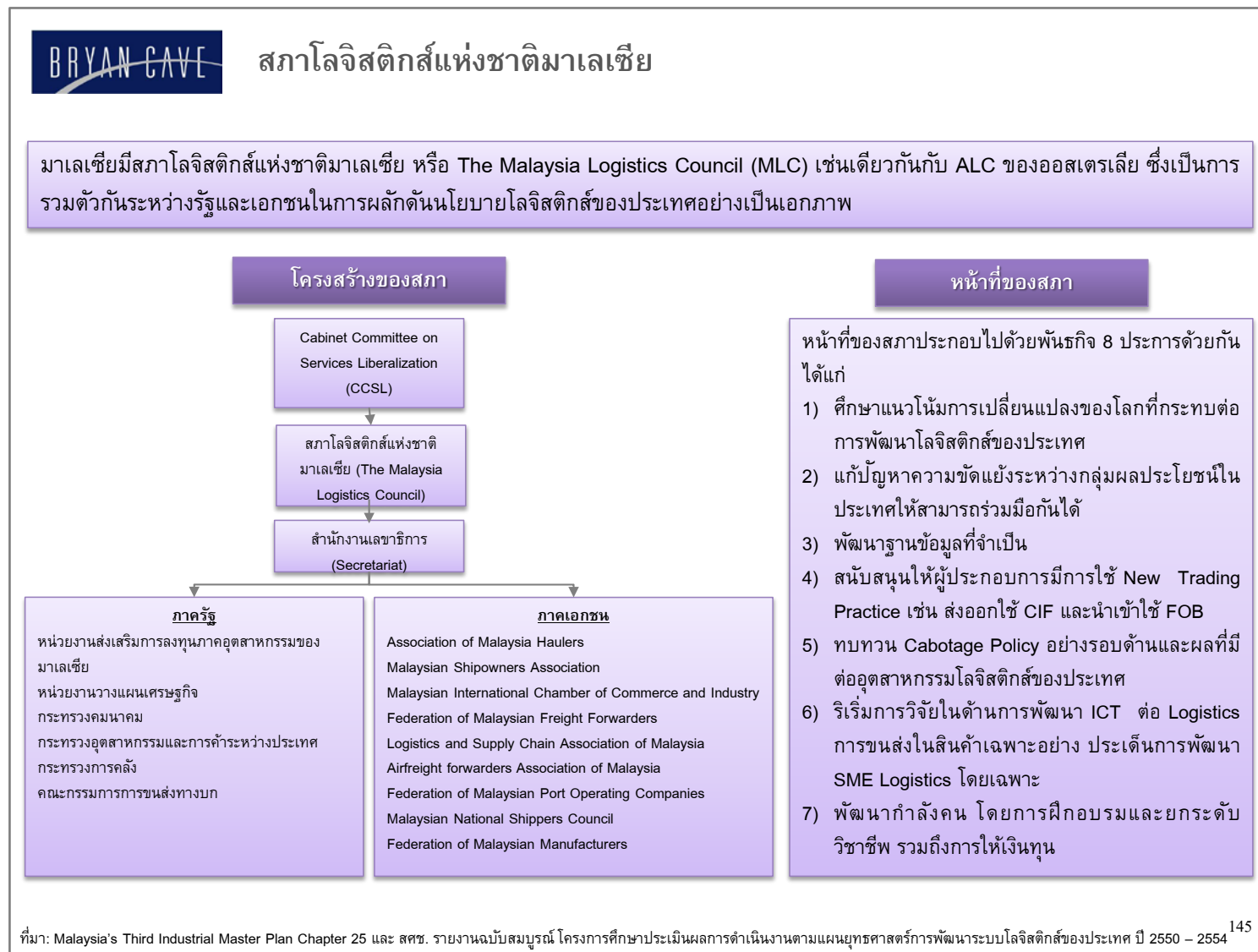
## ภาพที่ 5-5: แผน National Logistics Blueprint ของอินโดนีเซีย



ภาพที่ 5-6: แผนพัฒนาอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ของมาเลเซีย



## ภาพที่ 5-7: สภาโลจิสติกส์แห่งชาติมาเลเซีย



ที่มา: Malaysia's Third Industrial Master Plan Chapter 25 และ สศช. รายงานฉบับสมบูรณ์โครงการศึกษาประเมินผลการดำเนินงานตามแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศปี 2550 - 2554

ภาพที่ 5-8: แผนพัฒนาโลจิสติกส์ของสิงคโปร์



ภาพที่ 5-9: แผนพัฒนาโลจิสติกส์และการคมนาคมของอาเซียน

BRYAN CAVE				แผนพัฒนาโลจิสติกส์และการคมนาคมของอาเซียน			
ASEAN STRATEGIC TRANSPORT PLAN (BRUNEI ACTION PLAN ) 2011-2015							
การขนส่งทางบก	การขนส่งทางอากาศ	การขนส่งทางทะเล	การอำนวยความสะดวกในการขนส่ง				
<b>เป้าหมาย</b>							
สร้างระบบการขนส่งทางบกในภูมิภาคที่มีประสิทธิภาพ บูรณาการ ปลอดภัย และเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม เชื่อมต่อทุกประเทศและประเทศคู่ค้าใกล้เคียง	สร้างความตกลงการเปิดน่านฟ้าเสรีในระดับภูมิภาคเพื่อสนับสนุนการบูรณาการทางเศรษฐกิจในภูมิภาค  ได้รับมาตรฐานความมั่นคงและความปลอดภัยในการขนส่งทางอากาศในระดับโลก	ส่งเสริมให้การขนส่งทางน้ำในภูมิภาคมีประสิทธิภาพและมีการแข่งขัน  ได้รับมาตรฐานความมั่นคงและความปลอดภัยในการขนส่งทางเรือ รวมถึงการปกป้องสิ่งแวดล้อมทางทะเล	สร้างระบบโลจิสติกส์ที่มีประสิทธิภาพและการขนส่งหลายรูปแบบสำหรับการเคลื่อนย้ายสินค้าระหว่างฐานโลจิสติกส์ไปยังศูนย์กลางการค้าทั้งภายในและภายนอกอาเซียน				
<b>แนวทางการดำเนินการ</b>							
ปรับปรุงการบูรณาการโครงสร้างพื้นฐานทางการขนส่งทางบกและความเชื่อมโยงของการคมนาคมหลายรูปแบบกับสนามบิน ท่าเรือ ท่าเรือน้ำจืด รวมถึงท่าเรือข้ามฟากหลัก  สนับสนุนความพยายามร่วมมือและเจรจาต่อรองในระดับนโยบายและการปฏิบัติการเพื่อพัฒนาประตูการค้าการขนส่งทางบก	ดำเนินการตามแผนนโยบายการเปิดน่านฟ้าเสรีระดับภูมิภาค  สนับสนุนการค้นหาที่เป็น Performance-based และระบบเฝ้าระวังและติดตามผ่านดาวเทียมเพื่อควบคุมการจราจรทางอากาศและปรับปรุงความปลอดภัยในน่านฟ้า	สร้างและดำเนินการตามนโยบาย Shipping ร่วมกันในภูมิภาค  ปรับปรุงความปลอดภัยและความมั่นคงในการเดินทางทางทะเล และการป้องกันสภาพแวดล้อมทางทะเลโดยเพิ่มระดับความร่วมมือระหว่างกลุ่ม AMSs เพื่ออำนวยความสะดวกในการเข้าร่วมและบังคับใช้ International Maritime Organization (IMO) conventions	ดำเนินการตามความตกลง ASEAN Framework Agreement on Facilitation of Goods in Transit (AFAGIT) การขนส่งระหว่างรัฐ และการขนส่งหลายรูปแบบ  เพิ่มระดับความสามารถและการพัฒนาทักษะเพื่อเพิ่มความร่วมมือในด้านการอำนวยความสะดวกการขนส่งในภูมิภาค  สร้างแผนการเชื่อมโยงเครือข่ายการขนส่งหลายรูปแบบอย่างบูรณาการในอาเซียน				
ที่มา: BRUNEI ACTION PLAN (ASEAN STRATEGIC TRANSPORT PLAN) 2011-2015							

ภาพที่ 5-10: หน่วยงาน Spring Singapore ของสิงคโปร์



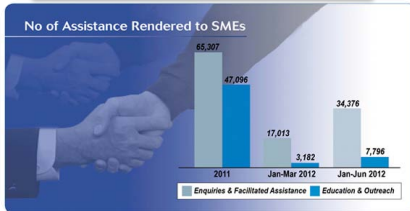
หน่วยงาน Spring Singapore ของสิงคโปร์



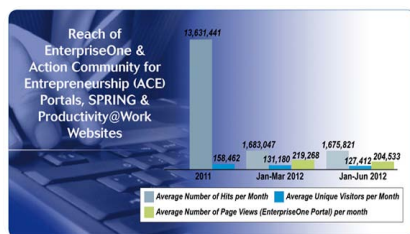
SPRING Singapore เป็นหน่วยงานรัฐบาลสิงคโปร์ที่ให้การสนับสนุนธุรกิจ SME โดยเฉพาะธุรกิจที่ต้องการขยายกิจการไปยังต่างประเทศ โดยร่วมมือกับ Singapore Logistics Association (SLA) ให้บริการหลากหลาย เช่น Networking, การให้คำปรึกษาทางธุรกิจและข้อมูลลูกค้า

หน่วยงานมี Key Performance Indicator ที่มีประสิทธิภาพและสามารถติดตามผลของการดำเนินนโยบายได้อย่างเป็นรูปธรรม และสอดคล้องกับเป้าหมายของการพัฒนาธุรกิจ SME ซึ่งหน่วยงานไทยสามารถนำไปประยุกต์ใช้ได้

จำนวน SME ที่ให้ความช่วยเหลือ



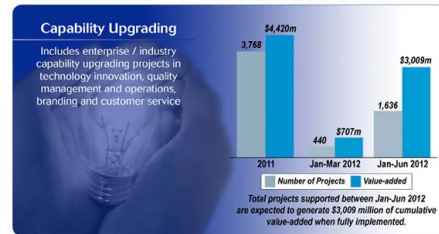
จำนวนการเข้าชมเว็บไซต์



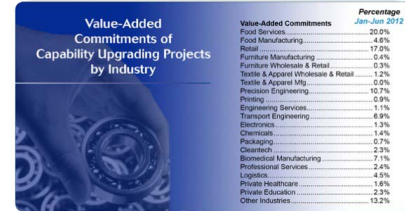
เงินกู้ที่ให้แก่ SME



จำนวนธุรกิจที่เพิ่มประสิทธิภาพและมูลค่าทางเศรษฐกิจ



มูลค่าเพิ่มที่ SME ได้รับความทราบ



ตัวชี้วัดด้านคุณภาพ เช่น มาตรฐาน การเข้าถึงตลาด ความปลอดภัยของผลิตภัณฑ์ ฯลฯ



ที่มา: Spring Singapore

ที่มา: Spring Singapore

## ภาพที่ 5-11: แผนการพัฒนาเศรษฐกิจและอุตสาหกรรมของญี่ปุ่น



## ภาพที่ 5-12: กรอบการสนับสนุน SME ในการดำเนินธุรกิจในแต่ละประเทศของญี่ปุ่น



### กรอบการสนับสนุน SME ในการดำเนินธุรกิจในแต่ละประเทศของญี่ปุ่น

เพื่อรองรับการเพิ่มขึ้นของจำนวนธุรกิจ SME ที่ต้องการขยายการประกอบธุรกิจในต่างประเทศ กระทรวงเศรษฐกิจ การค้าและอุตสาหกรรมของญี่ปุ่นจึงได้มีการจัดสัมมนาเพื่อสนับสนุน SME ที่จะประกอบธุรกิจในต่างประเทศ ตั้งแต่ปี 2553 โดยผลจากการสัมมนาดังกล่าวได้สรุปอยู่ในกรอบการสนับสนุน SME ในการดำเนินธุรกิจในต่างประเทศ หรือ Framework in Supporting SMEs in Overseas Business..ในเดือนมิถุนายน 2554 ซึ่งเป็นความร่วมมือระหว่างรัฐบาล หน่วยงาน SMEs สถาบันการเงิน และหน่วยงานที่ให้การสนับสนุนการลงทุนในต่างประเทศอย่าง JETRO สถานทูต สมาคมการค้าญี่ปุ่นในต่างประเทศ

#### กรอบการสนับสนุน SME ในการดำเนินธุรกิจในแต่ละประเทศ

การเก็บข้อมูลและการสำรองข้อมูล	ให้ข้อมูลสนับสนุน SME รวมถึงการแบ่งปันข้อมูลระหว่าง SME ผ่านการสัมมนา (2500 งานสัมมนาในปี 2012-2013)
การตลาด	สนับสนุนการพัฒนาผลิตภัณฑ์/บริการและความร่วมมือในงานแสดงสินค้า/บริการต่างประเทศ ช่วยเหลือการตลาดผ่าน Internet
การพัฒนาและรักษาทรัพยากรบุคคล	การพัฒนาและรักษาทรัพยากรบุคคลโดยเพิ่มการจัดฝึกอบรม
การเงิน	เพิ่มระดับการให้คำปรึกษาโครงสร้างทางการเงินและอำนวยความสะดวกในการเข้าถึงแหล่งเงินทุน โดยผ่านสถาบันการเงิน
การปรับปรุงสิ่งแวดล้อมทางการค้าและการลงทุน	ให้ข้อมูลเกี่ยวกับการตั้งฐานบริษัทในต่างประเทศ สนับสนุนประเด็นเรื่องภาษี แรงงาน และทรัพย์สินทางปัญญา ผ่านการทำ Survey เปรียบเทียบต้นทุนในการประกอบธุรกิจใน 100 เมืองใหญ่ คงไว้ซึ่งผู้เชี่ยวชาญด้านแรงงานและกฎหมาย

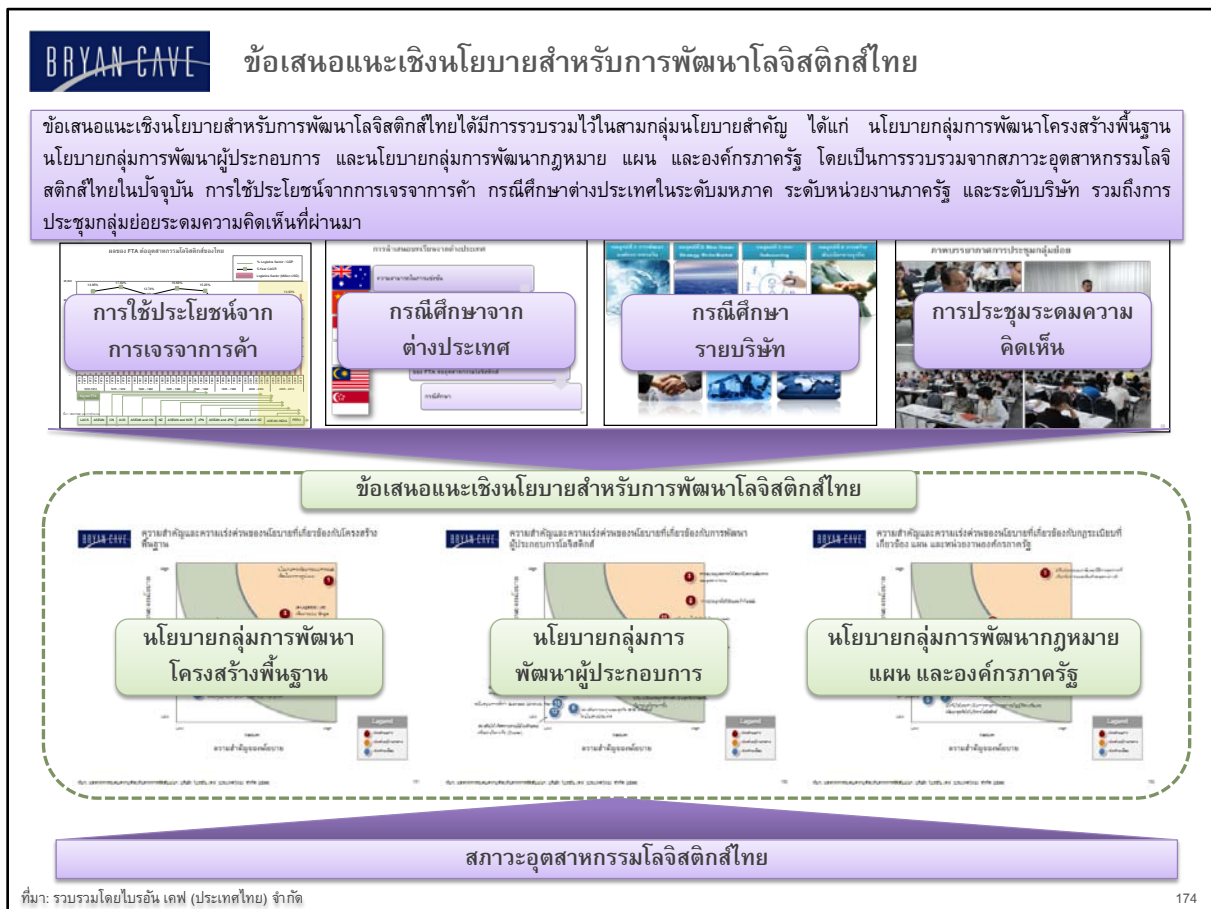
ทำแผนปฏิบัติการร่วมกันใน 3 ระดับ ทั้งหน่วยงานสนับสนุนในต่างประเทศ เช่น JETRO, SMRJ, NEXI และหน่วยงานรัฐบาล ได้แก่ สมาคม SMEs ในประเทศ และระดับกระทรวงเพื่อการทำงานที่เป็นเอกภาพ



### 5.3.2. แนวทางการพัฒนาและปรับตัวของธุรกิจให้บริการโลจิสติกส์ไทยในอนาคต

ผู้วิจัยได้วิเคราะห์ถึงสภาพของอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ไทย ทั้งในมุมมองของปัญหาที่เกิดขึ้นในปัจจุบัน โอกาสการแสวงหาช่องทางการให้บริการจากการเปิดเสรีทางการค้า การใช้ประโยชน์จากการเปิดเสรีทางการค้า กรณีศึกษาจากต่างประเทศ ทั้งในระดับมหภาค ระดับกลไก การขับเคลื่อนนโยบาย หน่วยงานของรัฐ และระดับบริษัท ประกอบกับการประชุมกลุ่มย่อยของผู้ที่มีส่วนได้ส่วนเสียในอุตสาหกรรมนี้ทั้งจากภาครัฐและเอกชน โดยผู้วิจัยได้รวบรวมสิ่งที่ศึกษาทั้งหมดมานำเสนอเป็นข้อเสนอแนะ **ในเบื้องต้น** เพื่อเป็นแนวทางการพัฒนาและปรับตัวของธุรกิจให้บริการโลจิสติกส์ไทยเพื่อรองรับโอกาสจากการเปิดการค้าเสรีในสามกลุ่มข้อเสนอ ได้แก่ ข้อเสนอเรื่องการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน ข้อเสนอเรื่องการพัฒนาผู้ประกอบการ และข้อเสนอเรื่องการพัฒนากฎหมาย แผน และองค์กรภาครัฐ โดยเรียงลำดับความสำคัญและความเร่งด่วนของแต่ละแนวทางไว้ โดยมีรายละเอียดตามหัวข้อที่ 5.3.3 ถึงหัวข้อที่ 5.3.5 ดังต่อไปนี้

ภาพที่ 5-13: กรอบการนำเสนอข้อเสนอแนะเชิงนโยบายสำหรับการพัฒนาโลจิสติกส์ไทย



### 5.3.3. นโยบายกลุ่มโครงสร้างพื้นฐาน

#### 5.3.3.1. นโยบายที่สำคัญและเร่งด่วนมาก

ในกลุ่มนโยบายโครงสร้างพื้นฐานที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งและโลจิสติกส์นั้น นโยบายที่สำคัญและเร่งด่วนมากเป็นลำดับต้นๆ มี 2 นโยบายได้แก่

- นโยบายการพัฒนากระบวนการขนส่งเชื่อมโยงหลายรูปแบบ ( Multimodal) ระบบการขนส่งสนับสนุน (Feeder) ทางด่วนพิเศษ (Motorway) รวมทั้งศูนย์รวบรวมและกระจายสินค้า (เช่น Logistics Center / Distribution Center / Container Yard เป็นต้น) ตามจุดยุทธศาสตร์ต่างๆภายในประเทศ (คะแนนความสำคัญ 4.57 คะแนน คะแนนความเร่งด่วน 4.42 คะแนน)
- พัฒนาระบบการนำ ส่งและแลกเปลี่ยนข้อมูลข่าวสารในกระบวนการโลจิสติกส์ให้เป็นอิเล็กทรอนิกส์(e-Logistics) และพัฒนาระบบ Single Window Entry เป็นศูนย์กลางของระบบสำหรับให้บริการเพื่อการส่งออก-นำเข้าและโลจิสติกส์ (คะแนนความสำคัญ 4.40 คะแนน คะแนนความเร่งด่วน 4.28 คะแนน)

#### ความสำคัญของนโยบาย

จากการศึกษา จากการรวบรวมความคิดเห็นของผู้ที่มีส่วนได้ส่วนเสียและจากการสัมภาษณ์ผู้ประกอบการ ส่วนใหญ่ต่างเห็นพ้องตรงกันว่า **แม้ว่าโครงสร้างพื้นฐานของไทยจะมีจำนวนมาก แต่ยังไม่มีการพัฒนาอย่างบูรณาการ** การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่ผ่านมาในอดีตยังไม่มีการปรึกษา “ผู้ใช้บริการ” มากเท่าที่ควร ทำให้การสร้างโครงสร้างพื้นฐานเป็นไปอย่างขาดการเชื่อมต่อ และไม่มีผู้ใช้บริการมากเท่าที่ควร ส่งผลต่อความคุ้มค่าของการลงทุนภาครัฐ เงินภาษีของประชาชนอาจถูกใช้ไปอย่างไม่เต็มประสิทธิภาพ ดังนั้น แนวทางใหม่ในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานจึงเป็นการพัฒนาในลักษณะที่เชื่อมโยงโครงสร้างพื้นฐานที่มีอยู่เดิมให้มีการเชื่อมต่ออย่างมีประสิทธิภาพมากขึ้น ทำให้สามารถลดต้นทุนของผู้ประกอบการได้มากอีกทางหนึ่งในมุมมองของรัฐบาลก็ไม่ต้องลงทุนมากเท่ากับการสร้างเครือข่ายโครงสร้างพื้นฐานใหม่ ถือเป็น การช่วยบรรเทาภาระทางการคลังได้อย่างมีประสิทธิภาพ

### รูปแบบของโครงการที่เป็นไปได้และเหมาะสม

แม้ในส่วนของการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานโดยตรง อาจไม่เกี่ยวข้องกับบทบาทและหน้าที่ของกรมพัฒนาธุรกิจการค้า แต่กรมฯ สามารถให้ความรู้ผู้ประกอบการเกี่ยวกับโอกาสใหม่ๆ ที่จะเกิดขึ้นจากการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของรัฐ รวมถึงจากการที่รัฐพัฒนาระบบการจัดการข้อมูลใหม่ๆ ตัวอย่างเช่น JETRO ของญี่ปุ่นมีการสร้างโปรแกรมสำหรับการคำนวณเส้นทางการขนส่งที่เกิดประสิทธิภาพมากที่สุด เช่น หากต้องการขนส่งจากจังหวัด ก ไปยังจังหวัด ข จะสามารถขนส่งไปอย่างไรเพื่อให้มีต้นทุนต่ำที่สุด หรือใช้เวลาขนส่งที่น้อยที่สุด เพื่อเป็นข้อมูลประกอบการสำหรับผู้ประกอบการสามารถเลือกใช้ เป็นต้น

#### 5.3.3.2. นโยบายที่สำคัญและเร่งด่วนปานกลาง

ในกลุ่มนโยบายโครงสร้างพื้นฐานที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งและโลจิสติกส์นั้น นโยบายที่สำคัญและเร่งด่วนปานกลางมี 3 นโยบายได้แก่

- ลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานสำหรับการเดินรถไฟ ตลอดจนสนับสนุนระบบขนส่งทางน้ำและทางท่อ การเปลี่ยนรูปแบบพลังงานไปสู่รูปแบบที่มีต้นทุนต่ำ มีการปรับปรุงโครงสร้างราคาเพื่อจูงใจให้ผู้ประกอบการหันมาใช้การขนส่งทางรางและทางน้ำมากขึ้น (คะแนนความสำคัญ 4.30 คะแนน คะแนนความเร่งด่วน 4.21 คะแนน)
- สนับสนุนให้มีการพัฒนาระบบข้อมูลโลจิสติกส์สำหรับการบริหารจัดการโลจิสติกส์ทั้งในระดับมหภาคและธุรกิจเพื่อเป็นเครื่องมือในการวางแผนและขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ (คะแนนความสำคัญ 4.20 คะแนน คะแนนความเร่งด่วน 4.00 คะแนน)
- การพัฒนาท่าเรือน้ำลึกที่มีศักยภาพฝั่งตะวันตก และการพัฒนาเส้นทางขนส่งเชื่อมโยงท่าเรือกับเส้นทางขนส่งหลักของประเทศและภูมิภาค ( Economic Corridor) (คะแนนความสำคัญ 4.16 คะแนน คะแนนความเร่งด่วน 4.04 คะแนน)

### ความสำคัญของนโยบาย

การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานอื่นๆ ที่มีความสำคัญและเร่งด่วนรองลงมาได้แก่การพัฒนาเส้นทางรถไฟและทางน้ำ ท่าเรือน้ำลึก และระบบฐานข้อมูลนั้น มีความจำเป็นต่อการพัฒนา

อุตสาหกรรมโลจิสติกส์อย่างมาก ถือเป็นการลงทุนสำหรับความสามารถทางการแข่งขันของประเทศในระยะยาว อย่างไรก็ตามดี ลงทุนดังกล่าวมีต้นทุนที่สูง และหากไม่มีการวางแผนอย่างเป็นระบบอาจทำให้การลงทุนไม่คุ้มค่าก็เป็นได้

#### รูปแบบของโครงการที่เป็นไปได้และเหมาะสม

เช่นเดียวกับกับข้างต้น แม้ในส่วนของการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานโดยตรง อาจไม่เกี่ยวข้องกับบทบาทและหน้าที่ของกรมพัฒนาธุรกิจการค้า แต่กรมฯ สามารถให้ความรู้ผู้ประกอบการเกี่ยวกับโอกาสใหม่ๆ ที่จะเกิดขึ้นจากการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของรัฐ รวมถึงจากการที่รัฐพัฒนาระบบการจัดการข้อมูลใหม่ๆ ให้แก่ผู้ประกอบการ

#### **5.3.3.3. นโยบายที่สำคัญและเร่งด่วนน้อย**

ในกลุ่มนโยบายโครงสร้างพื้นฐานที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งและโลจิสติกส์นั้น นโยบายที่สำคัญและเร่งด่วนน้อย มี 1 นโยบายได้แก่

- สนับสนุนให้มีการจัดตั้งศูนย์รวบรวมและกระจายสินค้า ( Distribution and Logistics Centers) ในตลาดเป้าหมายหลัก เพื่อเพิ่มความสามารถในการเข้าสู่ตลาดต่างประเทศของธุรกิจไทย (คะแนนความสำคัญ 4.07 คะแนน คะแนนความเร่งด่วน 3.88 คะแนน)

#### ความสำคัญของนโยบาย

การสร้างโครงสร้างพื้นฐานโลจิสติกส์ไม่จำเป็นที่จะต้องจำกัดอยู่แค่พื้นที่ในประเทศเท่านั้น รัฐบาลสามารถสร้างโครงสร้างพื้นฐานในต่างประเทศได้ เช่น สร้างคลังสินค้าขนาดใหญ่ในต่างประเทศ กรณีที่เห็นว่าเป็นจุดยุทธศาสตร์สำคัญในการกระจายสินค้าไทยไปสู่ต่างประเทศและประเทศใกล้เคียง ประเทศที่เหมาะสมที่จะเข้าไปสร้างนั้นจะต้องเป็นประเทศที่เป็นศูนย์กลางการกระจายสินค้า มีเส้นทางการขนส่งที่เชื่อมต่อไปยังประเทศข้างเคียงได้อย่างมีประสิทธิภาพ ตัวอย่างเช่น จีนเข้ามาลงทุนสร้าง ChinaCenter ที่บางนา เพื่อเป็นศูนย์กลางกระจายสินค้าจากจีนขนาดใหญ่ เพื่อไปยังประเทศข้างเคียงหรือเพื่อส่งออกไปยังต่างประเทศ อย่างไรก็ตามโครงการดังกล่าวไม่ได้มีรัฐเป็นผู้ลงทุน หากแต่เป็นเอกชนลงทุนเองทั้งสิ้น

### รูปแบบของโครงการที่เป็นไปได้และเหมาะสม

หากพิจารณาความเป็นไปได้และความเหมาะสมของโครงการนี้แล้ว ผู้วิจัยเห็นว่าไม่เหมาะสม เนื่องจากสินค้าไทยเองก็เป็นศูนย์กลางการกระจายสินค้าอยู่แล้ว สินค้าส่งออกที่สำคัญอย่างสินค้าเกษตร และสินค้าอิเล็กทรอนิกส์ก็มีการส่งออกเป็นจำนวนมากจากไทยแล้ว ไม่จำเป็นที่จะต้องมีส่วนการกระจายสินค้าในต่างประเทศ เพราะอาจไม่มีผู้ประกอบการไปใช้บริการมากเท่าที่ควร อีกประการหนึ่งคือรัฐอาจไม่ต้องเข้าไปลงทุนเอง ควรจะปล่อยให้เอกชนเป็นผู้ดำเนินการ หรือมีเอกชนเข้ามาร่วมทุนด้วยส่วนหนึ่ง เพื่อแบ่งเบาภาระทางการคลัง

#### 5.3.4. นโยบายกลุ่มการพัฒนาผู้ประกอบการ

##### 5.3.4.1. นโยบายที่สำคัญและเร่งด่วนมาก

ในกลุ่มนโยบายการพัฒนาผู้ประกอบการโลจิสติกส์ในประเทศไทยนั้น นโยบายที่สำคัญและเร่งด่วนมากเป็นลำดับต้นๆ มี 3 นโยบายได้แก่

- เร่งรัดขยายการฝึกอบรมให้กับบุคลากรทั้งในภาคการผลิตและในธุรกิจให้บริการ โลจิสติกส์ปรับปรุงกระบวนการผลิตบุคลากร การวิจัยและพัฒนา และวิชาชีพโลจิสติกส์ ให้สอดคล้องกับความต้องการของธุรกิจและได้มาตรฐานสากล และเอื้อต่อการพัฒนาบุคลากรให้มีระดับทักษะสูงขึ้น โดยเฉพาะผู้ขับรถบรรทุก (คะแนนความสำคัญ 4.24 คะแนน คะแนนความเร่งด่วน 4.15 คะแนน)
- การประยุกต์ใช้วิธีการจัดการขนส่งที่ทันสมัย ( Less than Truck Load, Milk Run ฯลฯ) รวมทั้งการใช้เทคโนโลยีการขนส่ง ( Global Positioning System, รถบรรทุกแบบ B-Double, หรือการวางแผนขนส่งโดยใช้ซอฟต์แวร์ประยุกต์ ฯลฯ) เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการบริหารจัดการและลดต้นทุนขนส่ง (คะแนนความสำคัญ 4.24 คะแนน คะแนนความเร่งด่วน 4.06 คะแนน)
- สนับสนุนโลจิสติกส์เพื่อสินค้าเกษตรที่เป็นสินค้ายุทธศาสตร์ของประเทศ เช่น ข้าว มันสำปะหลัง ยางพารา น้ำตาล และเหล็ก รวมถึงสนับสนุนโลจิสติกส์เพื่อกลุ่ม Cluster อุตสาหกรรมที่เป็นของคนไทยอย่างแท้จริง (คะแนนความสำคัญ 4.17 คะแนน คะแนนความเร่งด่วน 4.00 คะแนน)

### ความสำคัญของนโยบาย

ปัญหาสำคัญของอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ไทยคือปัญหาการขาดแคลนบุคลากร จากงานศึกษาที่ผ่านมามาจากการระดมความคิดเห็นของผู้ที่มีส่วนได้ส่วนเสีย และจากการสัมภาษณ์ผู้ประกอบการ ทุกฝ่ายต่างเห็นตรงกันว่าปัญหามูลากร เป็นปัญหาที่สำคัญมากที่สุดจำเป็นที่จะต้องแก้ไขอย่างเป็นระบบ และอาศัยผู้ที่เกี่ยวข้องจากทุกฝ่าย ปัญหามูลากรมีหลายระดับและหลายมิติ ที่สำคัญได้แก่ การขาดแคลนบุคลากรระดับปฏิบัติการ เช่น พนักงานขับรถ ที่หันไปขับรถตู้ หรือประกอบธุรกิจอื่นที่มีรายได้ดีกว่า การขาดแคลนบุคลากรระดับผู้บริหารระดับกลางที่เข้าใจถึงธุรกิจโลจิสติกส์อย่างถ่องแท้ ปัญหาการเปลี่ยนงานบ่อยของพนักงานในระดับปฏิบัติการ ปัญหาของระบบการศึกษาที่ไม่ผลิตบุคลากรที่ตอบสนองต่อความต้องการของธุรกิจโลจิสติกส์ ปัญหาของค่านิยมนักเรียนนักศึกษาไทยที่ไม่นิยมเรียนศาสตร์ที่เกี่ยวข้องกับโลจิสติกส์มากนัก และปัญหาที่สำคัญอีกปัญหาหนึ่งคือการซื้อตัวพนักงานของบริษัทต่างชาติ เหล่านี้จำเป็นที่จะต้องได้รับการแก้ไขอย่างเร่งด่วนเพื่อเป้าหมายของความมั่นคงของธุรกิจโลจิสติกส์ไทย

นอกจากนั้น การพัฒนาขีดความสามารถของผู้ประกอบการในการใช้เทคโนโลยีที่ดีที่สุดในการจัดการการขนส่งเป็นเรื่องที่รัฐต้องสนับสนุน และไม่เพียงแต่การจัดการโลจิสติกส์ในอุตสาหกรรมซึ่งเป็นหน้าที่ของกระทรวงอุตสาหกรรมเท่านั้น กระทรวงพาณิชย์เองควรต้องตระหนักถึงการพัฒนาขีดความสามารถของผู้ประกอบการโลจิสติกส์เองในการประยุกต์ใช้วิธีการขนส่งที่ทันสมัย

โอกาสที่สำคัญของผู้ประกอบการไทยคือการค้าเสรีทำให้สินค้าส่งออกหลักของไทยสามารถที่จะเข้าไปสู่ตลาดต่างประเทศได้มากขึ้น ผู้ประกอบการที่ขายสินค้าเกษตรไทยจึงต้องการบริการการขนส่งที่มีประสิทธิภาพและครบวงจร หากสามารถจับคู่ผู้ประกอบการขายสินค้าเกษตรและผู้ประกอบการโลจิสติกส์ไทยได้แล้วก็จะช่วยให้เกิดความเข้มแข็งของอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ไทยตลอดทั้ง Supply Chain

### รูปแบบของโครงการที่เป็นไปได้และเหมาะสม

รูปแบบของโครงการสนับสนุนและแก้ไขปัญหาดังที่ได้กล่าวไปนั้น ที่เป็นไปได้และเหมาะสม มีดังต่อไปนี้

- กรมพัฒนาธุรกิจการค้าควรร่วมมือกับเอกชนในการอบรมบุคลากรให้ตรงกับความต้องการของอุตสาหกรรมทั้งบุคลากรในระดับปฏิบัติการและผู้บริหารระดับกลางเพิ่มเติมจากการอบรมมาตรฐาน ISO ที่ผู้ประกอบการมองว่าเป็นประโยชน์อย่างมาก อาจมีสิทธิประโยชน์ด้านภาษีให้จูงใจให้กลุ่มซัพพลายเชนในอุตสาหกรรมโลจิสติกส์เข้าร่วมอบรม
- กรมฯ ควรยกระดับมาตรฐานอาชีพคนขับรถเพื่อดึงดูดให้มีแรงงานเข้ามาในตลาดมากขึ้น และสร้างความเข้าใจกับผู้ประกอบการด้วยว่าพนักงานขับรถนั้นมีความสำคัญต่อธุรกิจมากเพียงใด และชี้ให้เห็นถึงความเสี่ยงจากการที่ต่างชาติจะสามารถดึงตัวพนักงานไปได้
- รัฐควรสนับสนุนและให้การพัฒนาระบบการศึกษาในไทยให้บุคลากรมีความสามารถที่สอดคล้องกับความต้องการในตลาดโดยเน้นการฝึกอบรมมากขึ้น (Training) เนื่องจากคุณภาพของบุคลากรเป็นพื้นฐานสำคัญต่อการพัฒนาอุตสาหกรรมต่างๆทั่วประเทศไม่เพียงเฉพาะภาคโลจิสติกส์
- แบ่งแยกให้ชัดเจนว่าการอบรมเทคโนโลยีสำหรับโลจิสติกส์อุตสาหกรรมควรเป็นหน้าที่ของกระทรวงอุตสาหกรรม ส่วนกรมพัฒนาธุรกิจการค้าควรอบรมผู้ประกอบการในหัวข้อที่เกี่ยวข้องกับการใช้เทคโนโลยีทางการขนส่งโดยกลุ่มเป้าหมายหลักคือผู้ประกอบการธุรกิจโลจิสติกส์ ไม่ใช่กลุ่มอุตสาหกรรม
- การจัดทำ Business Matching ระหว่างผู้ประกอบการเกษตรและอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้อง กับผู้ประกอบการโลจิสติกส์ไทยด้วยกันเอง เพื่อสนับสนุนให้ “ธุรกิจไทยใช้บริการธุรกิจไทย” ในส่วนของรูปแบบการจัดทำ Business Matching นั้นควรจะต้องจัดให้ผู้เสนอบริการและผู้รับบริการในสินค้าประเภทที่ตรงกัน มาพบกัน ให้ผู้ประกอบการทั้งสองฝ่ายมีเวลาที่นานพอที่จะสามารถพูดคุยและเจรจารายละเอียดทางธุรกิจได้ รวมถึงมีการจัดการงานอย่างเป็นมืออาชีพ เช่น ไม่ควรว่าจ้างอาจารย์จากมหาวิทยาลัยหรือบริษัททัวร์ที่ไม่มีประสบการณ์ด้านการทำ Business Matching มาก่อน ไม่มีการเปลี่ยนแปลงตารางเวลาและกำหนดการโดยไม่แจ้งให้ทราบล่วงหน้า มีการจัดการด้านโรงแรมและอาหารที่สมควรแก่ฐานะผู้เข้าร่วมงาน เป็นต้นอีกทั้งหากสามารถเชิญเจ้าหน้าที่ผู้บริหารระดับสูงทั้งของกระทรวงและของเอกชนได้จะช่วยให้งานออกมามีประสิทธิภาพและได้ผลมากยิ่งขึ้น และที่สำคัญจะต้องจัดงานเพื่อวัตถุประสงค์ของการทำ Business Matching โดยเฉพาะ มิใช่เป็นเพื่อ

วัตถุประสงค์อื่น เช่น เพื่อการท่องเที่ยวพักผ่อนของคณะทำงาน เป็นต้นเหล่านี้จะทำให้ผู้ประกอบการไทยรู้สึกคุ้มค่ากับเวลาที่ใช้ไปกับการมาทำ Business Matching

- อีกประเด็นสำคัญที่ต้องการเน้นย้ำสำหรับการทำ Business Matching ของหน่วยงานราชการไทยคือ จุดแข็งของหน่วยงานราชการไทยคือการมีสายสัมพันธ์กับหน่วยงานระดับรัฐบาล ระดับการทูต และระดับองค์กรเอกชน เช่น สมาหุการค้าต่างประเทศ หรือสมาคมผู้ประกอบการในต่างประเทศ หน่วยงานราชการควรดึงจุดแข็งนี้ออกมาใช้ให้เกิดประโยชน์สูงสุด เพราะนอกจากจะสามารถดึงดูดนักลงทุนไทยได้มากแล้ว นักลงทุนไทยก็จะได้ประโยชน์จากการได้รับข้อมูลเชิงลึกในการลงทุนต่างประเทศ และได้พบกับผู้ประกอบการที่ตรงกับความต้องการของธุรกิจจริงๆ

#### 5.3.4.2. นโยบายที่สำคัญและเร่งด่วนปานกลาง

ในกลุ่มนโยบายการพัฒนาผู้ประกอบการโลจิสติกส์ในประเทศไทยนั้น นโยบายที่สำคัญและเร่งด่วนปานกลางมี 6 นโยบายได้แก่

- การสนับสนุนให้มีการประยุกต์ใช้วิธีการบริหารที่ดีที่สุดของธุรกิจ ( Best Practice) การประยุกต์ใช้เทคโนโลยีสารสนเทศหรือซอฟต์แวร์ด้านการบริหารจัดการโลจิสติกส์และการขนส่งในสถานประกอบการ รวมทั้งการใช้บริการของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ ( Outsourcing) (คะแนนความสำคัญ 4.11 คะแนน คะแนนความเร่งด่วน 3.88 คะแนน)
- สนับสนุนการขนส่งที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม หรือ Green Logistics (คะแนนความสำคัญ 4.17 คะแนน คะแนนความเร่งด่วน 3.77 คะแนน)
- สนับสนุนบทบาทขององค์กรภาควิชาการ สมาคมและองค์กรภาคเอกชนที่เกี่ยวข้อง ในการสร้างเครือข่ายความร่วมมือ ( Partnership) ระหว่างผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทย และระหว่างผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทยกับผู้ให้บริการโลจิสติกส์ระหว่างประเทศ( Business Matching) (คะแนนความสำคัญ 3.93 คะแนน คะแนนความเร่งด่วน 3.88 คะแนน)
- ชี้นำและให้ความรู้เกี่ยวกับการแสวงหาโอกาสทางธุรกิจจากการเปิดการค้าเสรีปรับเปลี่ยนกลยุทธ์ในการดำเนินธุรกิจเพื่อให้สอดคล้องกับกระแสโลกมากขึ้น รวมถึงรองรับความเสี่ยงจากการเปิดเสรีทางการค้า เช่น การแสวงหาพันธมิตรทางธุรกิจ การใช้กลยุทธ์ Blue Ocean สำหรับธุรกิจ SME การนำเสนอบริการเฉพาะทาง เช่น การขนส่งสินค้า



เสี่ยงง่าย การขนส่งวัตถุดิบอันตราย การเน้นความสัมพันธ์ระยะยาวกับลูกค้า(คะแนน  
ความสำคัญ 4.17 คะแนน คะแนนความเร่งด่วน 3.77 คะแนน)

- การจัดอบรมที่เกี่ยวข้องกับผู้ประกอบการโลจิสติกส์ เช่น ISO, การอ่านตารางข้อมูลพื้นที่  
ของ GATS เป็นต้น(คะแนนความสำคัญ 3.91 คะแนน คะแนนความเร่งด่วน 3.85  
คะแนน)
- การสร้างเครือข่าย (Network) โดยใช้ทูตพาณิชย์ที่ประจำอยู่ในต่างประเทศ ควรจะเข้ามา  
สนับสนุนโดยการพัฒนาเครือข่ายด้วยการจับคู่ธุรกิจ ( Business Matching) กับ  
ผู้ประกอบการ LSPs ในประเทศต่างๆ ในอาเซียนและในภูมิภาคอื่นๆ ทั่วโลก  
นอกจากนั้นทูตพาณิชย์ควรช่วยส่งเสริมการค้าเชิงรุก โดยส่งเสริมและผลักดันให้คนไทย  
ไปขายสินค้าในต่างประเทศ หรือส่งเสริมการเปิดตลาดนัดในต่างประเทศตามเมืองสำคัญ  
ต่างๆ เป็นต้น(คะแนนความสำคัญ 3.92คะแนน คะแนนความเร่งด่วน 3.80คะแนน)

### ความสำคัญของนโยบาย

ในหัวข้อที่แล้วจะเป็นนโยบายที่ตอบสนองต่อโอกาสเฉพาะหน้าหรือเพื่อการแก้ปัญหาที่  
เรื้อรังมาเป็นเวลานานสำหรับอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ไทย ในหัวข้อนี้จะเป็นนโยบายที่เกี่ยวข้องกับ  
การพัฒนาศักยภาพของผู้ประกอบการไทยโดยตรง แม้ว่าจะมีความเร่งด่วนและความสำคัญปาน  
กลาง แต่ในระยะยาวจะสามารถช่วยให้ผู้ประกอบการไทยสามารถรักษาความสามารถในการ  
แข่งขันได้ในระยะยาวและไม่ถูกต่างชาติเข้ามาแย่งชิงส่วนแบ่งตลาดในประเทศ

### รูปแบบของโครงการที่เป็นไปได้และเหมาะสม

- อย่างที่ได้กล่าวไปในหัวข้อที่แล้วว่า ผู้ประกอบการ ต้องการการทำBusiness Matching ที่  
มีประสิทธิภาพและเป็นไปเพื่อประโยชน์ของธุรกิจจริงๆ เพราะ Business Matching ทำให้  
ผู้ประกอบการได้ เห็นลักษณะการประกอบธุรกิจในต่างประเทศจริง ๆ ได้สร้างพันธมิตร  
ทางธุรกิจและต่อยอดการให้บริการโลจิสติกส์ต่อไป อย่างไรก็ตามต้องเป็นการทำ  
Business Matching ที่มีประสิทธิภาพและเป็นไปเพื่อวัตถุประสงค์ทางธุรกิจอย่างแท้จริง  
มีการติดต่อทูตพาณิชย์ในการให้ข้อมูลเชิงลึกเกี่ยวกับการลงทุนในประเทศนั้นๆ

- การให้ความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับการค้าชายแดนให้มากขึ้น เนื่องจากมีผู้ประกอบการสนใจจะเข้าไปทำธุรกิจในประเทศเพื่อนบ้านเป็นจำนวนมาก อย่างไรก็ตาม ในมุมมองของผู้ประกอบการเห็นว่า รูปแบบการตั้ง SME Clinic ในกรณีนี้อาจไม่มีความจำเป็น เนื่องจากเจ้าหน้าที่อาจยังไม่มีความรู้ที่ลึกพอที่จะให้คำปรึกษาได้
- การเผยแพร่กลยุทธ์การพัฒนาธุรกิจโลจิสติกส์ที่เป็นกรณีศึกษาและเป็น Best Practice จากต่างประเทศ (เช่น 7 กลยุทธ์สู่ความสำเร็จของ SME Logistics ของไทย) อาจปรับรูปแบบการนำเสนอใหม่ให้อยู่ในรูปแบบหนังสือ Pocket Book ที่สามารถเข้าถึงได้ง่ายกว่า รายงานผลการศึกษาที่อาจเป็นเชิงวิชาการมากเกินไป เข้าถึงยาก
- การเร่งสร้างความร่วมมือระหว่างหน่วยงานภายในกระทรวงพาณิชย์เพื่อรวมเงินทุนและบุคลากรในการสร้างโครงการ (ถ้าสามารถทำได้ในทางปฏิบัติ) มีแผนการทำงานระยะยาวที่ชัดเจน เพื่อให้ตรงกับความต้องการของผู้ประกอบการ
- ปัจจุบันทางภาครัฐได้ดำเนินการเผยแพร่ความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับ AEC ให้กับประชาชนทั่วไปอย่างต่อเนื่อง โดยมีประชาสัมพันธ์ผ่านสื่อต่างๆ มีการจัดงานสัมมนาเพื่อระดมความคิดเห็นและเผยแพร่ความรู้ อย่างไรก็ตาม ปัจจุบันผู้ประกอบการไทยส่วนใหญ่ยังขาดความรู้ความเข้าใจอยู่มาก โดยเฉพาะในเรื่องการอ่านตารางข้อผูกพัน ดังนั้น ภาครัฐอาจประชาสัมพันธ์ให้ทั่วถึงมากขึ้น เช่น การประชาสัมพันธ์ผ่านสื่อที่เป็นส่วนหนึ่งของชีวิตประจำวันของประชาชน หรือการให้ประชาชนสามารถเข้าถึงสื่อความรู้ได้ง่าย และไม่มีค่าใช้จ่าย เป็นต้น นอกจากนี้ ควรมีการฝึกอบรมอย่างสม่ำเสมอแก่เจ้าหน้าที่ผู้ให้การติดต่อโดยตรงกับผู้ประกอบการ เพื่อพัฒนาความสามารถในการแนะนำหรือชี้แนะผู้ประกอบการอย่างมีประสิทธิภาพต่อไป

#### 5.3.4.3. นโยบายที่สำคัญและเร่งด่วนน้อย

ในกลุ่มนโยบายการพัฒนาผู้ประกอบการโลจิสติกส์ในประเทศไทยนั้น นโยบายที่สำคัญและเร่งด่วนน้อย มี 6 นโยบายได้แก่

- จัดตั้งศูนย์ให้คำปรึกษาการลงทุนของ SME ในต่างประเทศและศูนย์ให้คำปรึกษาทางธุรกิจ (Advisory Service) อย่างเต็มรูปแบบ ดังเช่น หน่วยงานของประเทศญี่ปุ่นหรือสิงคโปร์ และ/หรือ ส่งเสริมให้บริษัทให้คำปรึกษาทางกฎหมายมีบทบาทในการช่วยเหลือ

กลุ่ม SME ให้มากขึ้น ด้วยราคาที่เหมาะสมกับ SME(คะแนนความสำคัญ 3.93 คะแนน คะแนนความเร่งด่วน 3.77คะแนน)

- สนับสนุนการให้สิทธิประโยชน์ทางภาษีในการรวมกิจการโลจิสติกส์ เพื่อสร้างความเข้มแข็งให้กับซัพพลายเชน สร้างความต่อเนื่องให้กับการส่งเสริม 3 PL และ 4PL ในไทย ดึงเช่นการสนับสนุน SLA และ TLA(คะแนนความสำคัญ 3.88 คะแนน คะแนนความเร่งด่วน 3.75 คะแนน)
- สนับสนุนการให้ความรู้หรือฝึกอบรมเชิงปฏิบัติการเรื่องการจัดการความเสี่ยงในธุรกิจการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ เช่น ประกันภัย การป้องกันขโมย ความปลอดภัยในการขนส่งสินค้า เป็นต้น(คะแนนความสำคัญ 3.87 คะแนน คะแนนความเร่งด่วน 3.72 คะแนน)
- ส่งเสริมการลงทุนของธุรกิจ SME โลจิสติกส์ไทยในต่างประเทศโดยเฉพาะในแถบประเทศเพื่อนบ้าน เช่น ให้สิทธิประโยชน์ทางภาษี การจัดหาแหล่งเงินทุนดอกเบี้ยต่ำจากรัฐบาลผ่าน SME Bank(คะแนนความสำคัญ 3.90 คะแนน คะแนนความเร่งด่วน 3.65 คะแนน)
- สนับสนุนการจัดทำ Business Continuity Plan สำหรับธุรกิจโลจิสติกส์ที่อยู่ในซัพพลายเชนที่เสี่ยงต่อการเกิดสภาวะชะงักของห่วงโซ่ เช่น จากภัยธรรมชาติ(คะแนนความสำคัญ 3.85 คะแนน คะแนนความเร่งด่วน 3.67 คะแนน)
- ส่งเสริมให้เกิดความร่วมมือในลักษณะเครือข่ายวิสาหกิจ ( Cluster) การพัฒนามาตรฐานร่วมเกี่ยวกับเครื่องมือและวัสดุ อุปกรณ์ ที่ใช้ในการเคลื่อนย้ายสินค้า(คะแนนความสำคัญ 3.84 คะแนน คะแนนความเร่งด่วน 3.66 คะแนน)

### ความสำคัญของนโยบาย

นโยบายกลุ่มนี้ส่วนใหญ่เป็นนโยบายให้การสนับสนุนโดยตรงจากภาครัฐ ทั้งมาตรการสนับสนุนทางการเงินและมาตรการสนับสนุนทางการคลัง (ภาษี) ทั้งนี้การให้การสนับสนุนดังกล่าวจำเป็นต้องทำอย่างระมัดระวังและเลือกกลุ่มเป้าหมายหรือกลุ่มผู้ประกอบการที่จะให้การสนับสนุน

อย่างรอบคอบ เพื่อประสิทธิภาพสูงสุดของเงินสนับสนุน การเข้าถึงกลุ่มเป้าหมายที่ต้องการการสนับสนุนในรูปแบบนี้จริงๆ และความยั่งยืนของแหล่งเงินทุนที่ให้การสนับสนุน

### รูปแบบของโครงการที่เป็นไปได้และเหมาะสม

- การให้ความช่วยเหลือทางการเงินอาจจะไม่จำเป็นสำหรับรายใหญ่ เนื่องจากธุรกิจรายใหญ่มีสภาพคล่องและสถานะทางการเงินที่ดีอยู่แล้ว และการสนับสนุน SLA และ TLA ในอดีตนั้นไม่ประสบความสำเร็จเท่าที่ควร ควรจะปล่อยให้การรวมตัวเป็นแต่ควรเน้นการสนับสนุนทางการเงินและภาษีกับผู้ประกอบการรายเล็กหรือกลุ่ม SME เนื่องจากเป็นกลุ่มที่อาจมีปัญหาสภาพคล่อง และเผชิญกับความเสี่ยงที่มากกว่ารายใหญ่
- การอบรมในหัวข้อที่กล่าวมาข้างต้นนั้นอาจยังไม่จำเป็น เนื่องจากมีหัวข้ออื่นๆ ที่น่าสนใจมากกว่า และช่วยผู้ประกอบการได้มากกว่า เช่น ควรเน้นการอบรมเรื่องกลยุทธ์ในการแสวงหาโอกาสทางธุรกิจมากกว่าเรื่องการจัดการความเสี่ยงหรือการประกันภัย เนื่องจากในประเด็นดังกล่าวอาจให้หน่วยงานอื่นที่รับผิดชอบโดยตรงเป็นคนจัดการให้ความรู้ เช่น บริษัทประกันภัยหรือ คปภ. เป็นต้น

### 5.3.5. นโยบายกลุ่มการพัฒนากฎหมาย แผน และองค์กรภาครัฐ

#### 5.3.5.1. นโยบายที่สำคัญและเร่งด่วนมาก

ในกลุ่มนโยบายการพัฒนากฎหมาย แผน และองค์กรภาครัฐนั้น นโยบายที่สำคัญและเร่งด่วนมากเป็นลำดับต้นๆ มี 2 นโยบายได้แก่

- ปรับปรุงระบบภาษีและพิธีการศุลกากรที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าส่งออก-นำเข้า และการขนส่งสินค้าถ่ายลำ ให้เอื้ออำนวยต่อกระบวนการส่งออก-นำเข้า(คะแนนความสำคัญ 4.48 คะแนน คะแนนความเร่งด่วน 4.47 คะแนน)
- สนับสนุนการขนส่งสินค้าข้ามแดน ปรับปรุง Truck Corridor ปรับปรุงกฎหมายให้สอดคล้องกับวิธีการดำเนินธุรกิจโดยทั่วไป สร้างความร่วมมือระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งข้ามแดน และระหว่างประเทศ(คะแนนความสำคัญ 4.25 คะแนน คะแนนความเร่งด่วน 4.21คะแนน)

### ความสำคัญของนโยบาย

จากการศึกษาและการระดมความคิดเห็นจากผู้ประกอบการพบว่า ระยะเวลาส่วนใหญ่ในการขนส่งสินค้าโดยทั่วไปนั้นจะอยู่ที่พิธีการศุลกากร แม้ว่าจะมีความพยายามปรับปรุงให้เร็วขึ้นอย่างต่อเนื่อง แต่ก็ยังไม่อยู่ในระดับที่น่าพึงพอใจ อันเนื่องมาจากความร่วมมือระหว่างกรมศุลกากรและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการออกใบอนุญาต ทำให้เกิดความล่าช้า

หากมองในส่วนของการขนส่งทางถนนข้ามพรมแดนนั้น ในทางปฏิบัติจะยังมีปัญหาอยู่มาก กล่าวคือ รัฐบาลหรือคณะเจรจาเกี่ยวกับกฎหมายการขนส่งข้ามแดนนั้นจะมองว่า หากมีการเปิดเสรีการเดินรถระหว่างประเทศเพื่อนบ้านด้วยกันแล้วจะทำให้การขนส่งคล่องตัวมากขึ้น มีปริมาณการค้ามากขึ้น และทำให้ผู้ประกอบการไทยได้ประโยชน์ อย่างไรก็ตามผู้ประกอบการมองว่าการขนส่งข้ามพรมแดนนั้นยังมีปัญหาในทางปฏิบัติอยู่มาก ประเด็นที่สำคัญได้แก่ ระยะทางการขนส่งที่ยาวเกินไป การใช้รถคันเดียวขนส่งสินค้าข้ามไป 2 หรือ 3 ประเทศนั้นเป็นการเพิ่มความเสี่ยง เนื่องจากพนักงานขับรถอาจไม่ชำนาญในเส้นทาง กฎจราจรมีความแตกต่างกันในแต่ละประเทศ ภาษาที่ใช้ไม่เหมือนกัน ประกันไม่ครอบคลุมตัวยานพาหนะที่ใช้ขนส่งเมื่อออกนอกพรมแดนประเทศไทย การที่ไทยจะต้องตีรถเปล่ากลับเข้ามาในประเทศ ทำให้เพิ่มต้นทุนสินค้าหรือในเส้นทางไทย-ลาว-จีน ที่มีปัญหาอยู่ว่า ลาวไม่ต้องการซ่อมแซมทางหลวงเนื่องจากเกรงว่าไทยและจีนจะใช้ลาวเป็นทางผ่านเท่านั้น ทำให้ผู้ประกอบการลาวไม่ได้รับประโยชน์จากการเปิดพรมแดนระหว่างประเทศ เป็นต้น แม้ว่าในปัจจุบันจะมีความพยายามแก้ไขปัญหาดังกล่าวด้วยการเปลี่ยนหัวรถ ฌ เชตพรมแดน แต่ยังคงอยู่ในขั้นตอนการทดลองและต้องการการสนับสนุนจากภาครัฐหากเห็นว่าเป็นวิธีการที่เหมาะสม

### รูปแบบของโครงการที่เป็นไปได้และเหมาะสม

- ในส่วนของพิธีการศุลกากรนั้น ควรมีความร่วมมืออย่างจริงจังระหว่างหน่วยงานและองค์กรที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ สำนักงานคณะกรรมการอาหารและยา (อย.) กรมประมง กรมโรงงานอุตสาหกรรม กระทรวงมหาดไทย อุตสาหกรรมทหาร มาตรฐานอุตสาหกรรม กรมการค้าต่างประเทศ กระทรวงพาณิชย์ กรมการค้าภายใน และอีกหลายๆ หน่วยงาน ซึ่งฝากให้กรมศุลกากรดูแล โดยเฉพาะในประเด็นเรื่องการออกใบอนุญาต โดยหลายหน่วยงานควรที่จะต้องเข้าร่วม NSW เพื่อจะได้ทำให้กระบวนการทางศุลกากรไม่ล่าช้า แม้ว่ากรมศุลกากรได้สร้าง E-Customs ทางอิเล็กทรอนิกส์ซึ่งใช้เวลาในการป้อนข้อมูลทางอิเล็กทรอนิกส์ได้ 24 ชั่วโมงแล้ว แต่ส่วนใหญ่ที่มีความล่าช้าอาจเกิดจากขั้นตอนของ

กฎหมายอื่นๆ ที่ต้องของอนุญาตในการนำเข้า-ส่งออก ในขณะนี้ก็มีเพียง 7-8 หน่วยงานที่ทำ MOU กับกรมศุลกากรได้เข้ามาในเรื่อง NSW ที่ศุลกากรสามารถเรียกดูใบอนุญาตในหน้าต่างเดียวกันได้ ยังขาดอีกหลาย ๆ หน่วยงานซึ่งยังไม่พร้อมในการเข้าร่วม NSW ดังนั้น กระบวนการทางศุลกากร (Customs Clearance) ที่ต่างประเทศมองในภาพรวมไทยจึงใช้เวลามากในส่วนนี้

- รัฐต้องอำนวยความสะดวกในการการค้าข้ามพรมแดน โดยรัฐจะต้องมีการปรับความรวดเร็วให้กับพิธีการต่างๆ เพราะความเร็วเป็นปัจจัยความสามารถในการแข่งขันของธุรกิจโลจิสติกส์ตัวอย่างเช่นในประเทศเกาหลีใต้ที่มีการกำหนด KPI ของความเร็วของพิธีการด้านศุลกากรโดยมีการวัดเป็นชั่วโมงแทนที่จะเป็นวันเพื่อให้เจ้าหน้าที่ช่วยเหลือผู้ประกอบการขนส่งได้เร็วมากขึ้น
- มีผู้ประกอบการบางท่านให้ความคิดเห็นเพิ่มเติมเกี่ยวกับกฎหมายการจดทะเบียนบริษัทระหว่างประเทศไว้อย่างน่าสนใจว่า ความเป็นไปได้ที่ ธุรกิจนอกกลุ่มประเทศอาเซียนที่เข้ามาจดทะเบียนในประเทศสิงคโปร์เพื่อแปลงสัญชาติแล้วเข้ามาแข่งขันในประเทศไทย ซึ่งอาจจะไม่เป็น การปฏิบัติที่ถูกต้อง จึงต้องการให้รัฐหรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเตรียมรับมือหรือเข้าไปให้ความชัดเจนกับประเด็นเหล่านี้ด้วย

### 5.3.5.2. นโยบายที่สำคัญและเร่งด่วนปานกลาง

ในกลุ่มนโยบายการพัฒนากฎหมาย แผน และองค์กรภาครัฐนั้น นโยบายที่สำคัญและเร่งด่วนปานกลางมี 3 นโยบายได้แก่

- สร้างแผนแม่บทการพัฒนาธุรกิจโลจิสติกส์ในระยะสั้น ระยะปานกลาง และระยะยาว อย่างประเทศอินโดนีเซีย เพื่อเป็นแนวทางของการพัฒนาในระยะยาว เพื่อความต่อเนื่องของการดำเนินนโยบายและการจัดสรรงบประมาณ(คะแนนความสำคัญ 4.20 คะแนน คะแนนความเร่งด่วน 4.02 คะแนน)
- เร่งรัดการออกพระราชกฤษฎีกา ที่จะทำให้ พรบ. ว่าด้วยธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. 2544 มีผลบังคับใช้จริงในทางปฏิบัติ และการปรับแก้กฎหมายและระเบียบอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับการทำธุรกรรมผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ รวมทั้งการพัฒนามาตรฐานการ

เชื่อมต่อข้อมูลระหว่างภาครัฐ-ธุรกิจ และภาคธุรกิจ-ธุรกิจ(คะแนนความสำคัญ 4.17  
คะแนน คะแนนความเร่งด่วน 4.01 คะแนน)

- สร้างความร่วมมือกันระหว่าง 2 หน่วยงานภายใต้กระทรวงพาณิชย์ที่มีภารกิจเกี่ยวข้องกับการพัฒนาด้านโลจิสติกส์ ได้แก่ สำนักโลจิสติกส์การค้า กรมส่งเสริมการค้าส่งออก และส่วนส่งเสริมธุรกิจโลจิสติกส์ กรมพัฒนาธุรกิจการค้า(คะแนนความสำคัญ 4.11 คะแนน คะแนนความเร่งด่วน 3.95 คะแนน)

### ความสำคัญของนโยบาย

ความต่อเนื่องและความสามารถในการคาดการณ์นโยบายได้นั้นถือเป็นสิ่งที่จำเป็นต่อการดำเนินธุรกิจเพราะธุรกิจต้องการความแน่นอน แผนหรือระเบียบต่างๆ ที่ออกมาและมีผลกระทบต่อผู้ประกอบการในวงกว้าง เอกชนอาจได้ลงทุนเพื่อเตรียมรองรับโอกาสที่เกิดขึ้นแล้ว อาจจะต้องมีการเปลี่ยนแปลงทำให้เสียโอกาสในการลงทุนไปโดยเปล่าประโยชน์

### รูปแบบของโครงการที่เป็นไปได้และเหมาะสม

- รัฐควรมีการกำหนดนโยบายและทิศทางการดำเนินนโยบายอย่างชัดเจนและต่อเนื่อง การกำหนดนโยบายและทิศทางการดำเนินนโยบายอย่างชัดเจน เนื่องจากนโยบายที่ออกมาในแต่ละครั้ง จะกระทบต่อการตัดสินใจการลงทุนของภาคเอกชน รวมไปถึงการวางแผนเพื่อดำเนินธุรกิจต่อไป ดังนั้นการเปลี่ยนแปลงนโยบายบ่อยครั้งจะเป็นการเพิ่มภาระให้แก่ผู้ประกอบการที่ปรับตัวไปแล้ว นอกจากนี้ การประกาศนโยบายในแต่ละครั้งนั้น ควรมีการแจ้งให้ผู้ประกอบการได้เตรียมตัวล่วงหน้า เพื่อจะได้ปรับตัวได้อย่างทันท่วงที
- รัฐบาลหรือหน่วยงานของรัฐออกระเบียบใหม่ๆ อาจเพื่อสนองความต้องการของต่างชาติ มากเกินความจำเป็น เช่น การยกเลิกตัวแทนออกของรับอนุญาตให้เป็น AEC ทำให้ผู้ประกอบการต้องปรับเปลี่ยนอยู่ตลอดเวลา เพื่อค่าใช้จ่ายต่างๆ ที่ต้องการลดต้นทุนในการทำงาน
- ประสานงานกับหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องกับการกำกับดูแลหรือการสนับสนุนธุรกิจโลจิสติกส์อย่างใกล้ชิด การออกโครงการที่สามารถทำด้วยกันได้ หรือเสริมซึ่งกันและกัน และไม่ซ้ำซ้อน

### 5.3.5.3. นโยบายที่สำคัญและเร่งด่วนน้อย

ในกลุ่มนโยบายการพัฒนากฎหมาย แผน และองค์การภาครัฐนั้น นโยบายที่สำคัญและเร่งด่วนน้อย มี 3 นโยบายได้แก่

- ร่วมมือและประสานงานกับบริษัทรับประกันภัยการขนส่งระหว่างประเทศ และหน่วยงานกำกับดูแลที่เกี่ยวข้องในเรื่องการประกันสินค้าในการขนส่ง โดยเฉพาะการขนส่งข้ามพรมแดน(คะแนนความสำคัญ 4.07 คะแนน คะแนนความเร่งด่วน 3.95 คะแนน)
- ส่งเสริมสิทธิประโยชน์กับการลงทุนเพื่อการพัฒนาเขตอุตสาหกรรมผู้ให้บริการโลจิสติกส์ (Logistics Park)(คะแนนความสำคัญ 4.06 คะแนน คะแนนความเร่งด่วน 3.88 คะแนน)
- สนับสนุนให้มีการจัดตั้งกลไกการประสานและกำกับนโยบายอย่างเป็นทางการ เพื่อเป็นกลไกหลักในการขับเคลื่อนกระบวนการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ ดังเช่นสภาโลจิสติกส์แห่งชาติในมาเลเซียและในออสเตรเลีย(คะแนนความสำคัญ 3.98 คะแนน คะแนนความเร่งด่วน 3.81 คะแนน)

#### ความสำคัญของนโยบาย

ผู้วิจัยเห็นว่าทั้งสามนโยบายข้างต้นล้วนแต่มีความสำคัญต่อการพัฒนาอุตสาหกรรมโลจิสติกส์อย่างยั่งยืน หากแต่ในทางปฏิบัตินั้น การผลักดันให้เกิดขึ้นจริงเป็นเรื่องที่ยาก ต้องอาศัยความร่วมมือกับผู้ที่มีส่วนได้ส่วนเสียหลายฝ่าย ทำให้ในมุมมองของผู้ประกอบการนั้นอาจไม่ใช่เรื่องที่เร่งด่วน ณ ปัจจุบัน อย่างไรก็ตามหากมีความพยายามอย่างแข็งขันจากหน่วยงานรัฐที่ดีหรือจากเอกชนที่ดีในอนาคต การผลักดันนโยบายดังกล่าวออกมาอย่างเป็นทางการก็จะเป็นรูปธรรมก็จะสามารถเกิดขึ้นได้ และจะช่วยให้อุตสาหกรรมโลจิสติกส์ของไทยเจริญเติบโตได้อย่างยั่งยืน

#### รูปแบบของโครงการที่เป็นไปได้และเหมาะสม

- การสร้างสภาโลจิสติกส์ในปัจจุบันอาจไม่เร่งด่วนในมุมมองของผู้ประกอบการเนื่องจากปัจจุบันมีหลายหน่วยงานที่คอยผลักดันนโยบายไปสู่ภาคการเมืองอยู่แล้วการจัดตั้งสภาควรจะมีการพัฒนาสภาอย่างค่อยเป็นค่อยไปหรือใช้โครงสร้างที่มีอยู่เดิมในการต่อยอด โดยปัจจุบันมีการจัดการสภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย (สรท.) ซึ่งเป็นการรวมตัว



ของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางเรือเท่านั้นตลอดระยะเวลาที่ผ่านมาสภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทยได้ทำหน้าที่ในฐานะองค์กรผู้แทนของผู้ส่งออกจนเป็นที่ยอมรับจากหน่วยงานต่างๆทั้งภาครัฐบาลและเอกชนภายในประเทศและระหว่างประเทศ กลุ่มผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางบก (ทางถนน) ต้องการจัดตั้งสภาผู้ขนส่งสินค้าทางบกขึ้นเช่นกันโดยวิธีการจัดตั้งขอเขตการดำเนินงานของสภามีความคล้ายคลึงกับสภาผู้ส่งออกสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย อย่างไรก็ตามการจัดตั้งอาจมีข้อจำกัดเนื่องจากผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางบกนั้นมีอยู่ทั่วประเทศ ซึ่งอาจรวมตัวกันยากกว่าผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางเรือซึ่งมีจำนวนน้อยกว่า และหากเป็นไปได้ในท้ายที่สุดแล้วสภาโลจิสติกส์ที่ควรจะเป็นควรจะใช้ตัวแบบจากอังกฤษซึ่งเป็นการรวมตัวของผู้ประกอบการขนส่งในทุกรูปแบบ ทั้งทางบก (ถนนและราง) ทางเรือและทางอากาศ เพื่อให้เป็นตัวแทนของอุตสาหกรรมโลจิสติกส์อย่างแท้จริง

- ในส่วนของการผลักดันนโยบายอื่นๆ เช่น การประกันภัยระหว่างประเทศและ Logistic Park จำเป็นต้องให้หน่วยงานที่อยู่ในความรับผิดชอบเข้ามามีส่วนร่วมและผลักดันโดยตรง เช่น คปภ. ดูแลเรื่องการประกันภัย และสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนเข้ามาดูแลเรื่อง Logistics Park เป็นต้น

## สารบัญ

<b>บทที่ 5 ข้อเสนอแนะแนวทางการพัฒนา และปรับตัวของธุรกิจให้บริการโลจิสติกส์ไทย ....1</b>	
5.1. คาดการณ์ผลกระทบจากการจัดทำเขตการค้าเสรีต่อธุรกิจให้บริการโลจิสติกส์ของไทย ....1	
5.2. โอกาสและอุปสรรคของผู้ประกอบการโลจิสติกส์ไทยจากการจัดทำเขตการค้าเสรี .....3	
5.3. แนวทางการพัฒนาและปรับตัวของธุรกิจให้บริการโลจิสติกส์ไทยเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันและสร้างโอกาสในการขยายธุรกิจ .....4	
5.3.1. แนวทางการพัฒนาและปรับตัวของธุรกิจให้บริการโลจิสติกส์ที่ผ่านมาของไทยและในต่างประเทศ.....4	
5.3.2. แนวทางการพัฒนาและปรับตัวของธุรกิจให้บริการโลจิสติกส์ไทยในอนาคต .....17	
5.3.3. นโยบายกลุ่มโครงสร้างพื้นฐาน .....18	
5.3.3.1. นโยบายที่สำคัญและเร่งด่วนมาก.....18	
5.3.3.2. นโยบายที่สำคัญและเร่งด่วนปานกลาง .....19	
5.3.3.3. นโยบายที่สำคัญและเร่งด่วนน้อย .....20	
5.3.4. นโยบายกลุ่มการพัฒนาผู้ประกอบการ .....21	
5.3.4.1. นโยบายที่สำคัญและเร่งด่วนมาก.....21	
5.3.4.2. นโยบายที่สำคัญและเร่งด่วนปานกลาง .....24	
5.3.4.3. นโยบายที่สำคัญและเร่งด่วนน้อย .....26	
5.3.5. นโยบายกลุ่มการพัฒนากฎหมาย แผน และองค์กรภาครัฐ .....28	
5.3.5.1. นโยบายที่สำคัญและเร่งด่วนมาก.....28	
5.3.5.2. นโยบายที่สำคัญและเร่งด่วนปานกลาง .....30	
5.3.5.3. นโยบายที่สำคัญและเร่งด่วนน้อย .....32	

## สารบัญรูปรภาพ

ภาพที่ 5-1 :แผนยุทธศาสตร์พัฒนาโลจิสติกส์ไทยปี 2550 - 2554 .....	5
ภาพที่ 5-2 :ร่างแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาโลจิสติกส์ไทยปี 2555 - 2559 .....	6
ภาพที่ 5-3 :สภาโลจิสติกส์ออสเตรเลีย .....	7
ภาพที่ 5-4 :แผนพัฒนาเศรษฐกิจแห่งชาติฉบับที่ 12 ของจีน.....	8
ภาพที่ 5-5 :แผน National Logistics Blueprint ของอินโดนีเซีย .....	9
ภาพที่ 5-6 :แผนพัฒนาอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ของมาเลเซีย .....	10
ภาพที่ 5-7 :สภาโลจิสติกส์แห่งชาติมาเลเซีย .....	11
ภาพที่ 5-8 :แผนพัฒนาโลจิสติกส์ของสิงคโปร์ .....	12
ภาพที่ 5-9 :แผนพัฒนาโลจิสติกส์และการคมนาคมของอาเซียน .....	13
ภาพที่ 5-10 :หน่วยงาน Spring Singapore ของสิงคโปร์.....	14
ภาพที่ 5-11 :แผนการพัฒนาเศรษฐกิจและอุตสาหกรรมของญี่ปุ่น .....	15
ภาพที่ 5-12 :กรอบการสนับสนุน SME ในการดำเนินธุรกิจในต่างประเทศของญี่ปุ่น.....	16
ภาพที่ 5-13 :กรอบการนำเสนอข้อเสนอแนะเชิงนโยบายสำหรับการพัฒนาโลจิสติกส์ไทย .....	17

## สารบัญตาราง

ตารางที่ 5-1: ตารางแสดงการคาดการณ์ผลกระทบจากการจัดทำเขตการค้าเสรีต่อธุรกิจให้บริการโลจิสติกส์ของไทย .....	1
---	---