

บทที่ 2

ประวัติความเป็นมา วิวัฒนาการ แนวคิด ทฤษฎีของการจัดการด้านโลจิสติกส์

1. ประวัติความเป็นมาและวิวัฒนาการของ โลจิสติกส์ (Evolution of Logistics)

จากการติดต่อระหว่างกันของประเทศต่าง ๆ ในภาคการค้าและภาคการบริการ ที่มีจำนวนเพิ่มมากขึ้น จึงเริ่มมีแนวความคิดที่จะพัฒนาระบบการขนส่งและเคลื่อนย้ายสินค้า รวมทั้งการเชื่อมต่อรูปแบบการขนส่งต่าง ๆ เพื่อประสพความสำเร็จและความรวดเร็วของการขนส่งสินค้าและบริการ จนเกิดคำว่า “โลจิสติกส์” ขึ้น เพื่อตอบสนองความต้องการของการพัฒนาระบบดังกล่าว

1.1 ประวัติความเป็นมาของโลจิสติกส์¹

นับแต่ยุคสงครามเย็น (Cold War) โลกแบ่งเป็น 2 ค่าย มีกลุ่มประเทศสหรัฐอเมริกาเป็นผู้นำ และกลุ่มของสหภาพโซเวียตเป็นผู้นำ ซึ่งต่างก็มีการแข่งขันกันทางด้านการทหารและการเมืองทำให้เกิดคำว่า โลจิสติกส์ (Logistics) ขึ้น โดยถูกนำมาใช้ในระบบการจัดซื้อและระบบการส่งกำลังบำรุงของกองทัพสหรัฐ โดยเฉพาะในปี 1950 ซึ่งเป็นช่วงของสงครามเวียดนาม คำว่า โลจิสติกส์ (Logistics) ก็ได้เริ่มแพร่หลายและเป็นที่รู้จักตั้งแต่นั้นมา

เมื่อสงครามเย็นสิ้นสุดลง สถานการณ์ของสงครามทางอุดมการณ์ก็ได้แปรเปลี่ยนเป็นสงครามทางการค้า การทำความตกลงภายใต้การดำเนินงานขององค์การการค้าโลก (WTO) และการทำสนธิสัญญาอื่น ๆ ทั้งที่เป็นระดับทวิภาคี (Bilateral) และ

¹ประวัติความเป็นมาของโลจิสติกส์ [Online], available URL: <http://www.v-servegroup.com/new/document.php?Bookno=117,2551> (กันยายน, 10).

ระดับพหุภาคี (Multilateral) ทำให้โลกมีความเชื่อมโยงกัน โดยเฉพาะในทศวรรษ 1990 ถึงปัจจุบัน การเข้ามาของเทคโนโลยีด้านข้อมูลข่าวสารหรืออินเทอร์เน็ต (Internet) ทำให้โลกกลายเป็นโลกไร้พรมแดน (Globalization) กล่าวคือ โลกกลายเป็นโลกาภิวัตน์ เป็นโลกที่ไร้พรมแดนทางการค้า ซึ่งเป็นปัจจัยในการผลักดันให้เกิดระบบการค้าโลก ที่เป็นการซื้อขายโดยที่ไม่มีการจำกัดขอบเขต มีการแข่งขัน การช่วงชิงและการเปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็ว โลจิสติกส์จึงเข้ามามีบทบาทที่จะทำให้ผู้ประกอบการสามารถแข่งขันกัน ในเวทีการค้าโลกได้

คำว่า “Logistics” มีข้อสันนิษฐานว่ามีรากศัพท์มาจากคำว่า “LOG” ซึ่งแปลว่า ชุงหรือท่อนไม้ ทั้งนี้เนื่องจากการขนส่งของและคนในยุคโบราณใช้ไม้ชุงมาทำเป็นเกวียน อย่างไรก็ดี ก็มีข้อสันนิษฐานอีกว่าคำว่า “Logistics” มีตั้งแต่สมัยการค้าและการขนส่งบนเส้นทางสายไหมซึ่งเชื่อมตะวันตกกับจีนหรือการค้าค้นพบโลกใหม่ในศตวรรษที่ 16-17 โดยโคลัมบัสผู้ค้นพบทวีปอเมริกาใต้ และวอสโคดากามา นักสำรวจชาวโปรตุเกส เป็นผู้ค้นพบเส้นทางสายไหมทางทะเลของเครื่องเทศ ต่อมาในศตวรรษที่ 18 การปฏิวัติทางอุตสาหกรรมในยุโรป มีการพัฒนาการค้าจากแบบพานิชนิยม (Merchantinism) ซึ่งเป็นรูปแบบการค้าที่ทำให้เศรษฐกิจมีการขยายตัวทำให้ต้องการวัตถุดิบราคาถูกและการขยายตลาดสำหรับระบายสินค้า ต่อมาเริ่มมีการพัฒนารูปแบบการค้ามาเป็นแบบทุนนิยม (Capitalism) ซึ่งเน้นการแข่งขันและการค้าเสรีนิยม (Liberalism) ทำให้มีการขยายตัวทางการค้าแบบผูกขาดโดยบริษัทข้ามชาติ มีการจัดระบบการจัดซื้อและการขนส่งวัตถุดิบจากประเทศที่เป็นอาณานิคม โดยการสร้างบริษัทต่าง ๆ ขึ้นมารองรับ เช่น บริษัทอินเดียตะวันออก อาจกล่าวได้ว่า ยุคล่าอาณานิคมในมุมมองของโลกการค้า นั้น มีมูลเหตุมาจากความต้องการวัตถุดิบราคาถูกจากประเทศในโลที่สาม โดยการผลักดันของภาครัฐกิจในฐานะที่เป็นผู้มีอิทธิพลทางการเมือง จากเหตุการณ์ดังกล่าวข้างต้นแสดงให้เห็นถึงการมีระบบการจัดการด้านการขนส่งและการจัดการที่เกี่ยวกับวัตถุดิบและสินค้าจากประเทศที่ซึ่งเป็นแหล่งกำเนิดของสินค้า (Place of Source Origin) ไปสู่ประเทศที่มีความต้องการของผู้บริโภค (Place of Consumer Origin) กระบวนการเหล่านี้เป็นส่วนหนึ่งของคำนิยามคำว่า โลจิสติกส์ (Logistics)

1.2 คำนิยามของโลจิสติกส์

เนื่องจากคำว่า “โลจิสติกส์” (Logistics) และ “การบริหารจัดการโลจิสติกส์” (Logistics Management) เป็นประเด็นยุทธศาสตร์ที่ค่อนข้างใหม่ จึงมีผู้พยายามสร้างคำนิยามที่แตกต่างกันออกไปดังนี้

คำว่า “Logistics” มีรากศัพท์มาจากภาษากรีก ซึ่งหมายถึง ศิลปะการคำนวณ แยกออกมาต่างหากจากวิชาคณิตศาสตร์ ชาวกรีกใช้ในทฤษฎีเกี่ยวกับจำนวนเลขและเดิมคำว่า “Logistics” นี้ใช้ในการทหาร โดยใช้เพื่อกำหนดหน้าที่ของฝ่ายเสนาธิการ ซึ่งมีเกี่ยวข้องกับการเคลื่อนย้ายหน่วยทหาร การพักรวม และการส่งเสบียงอาหารหรือการส่งกำลังบำรุง โดยกองทัพบกสหรัฐฯ ได้นำคำนี้มาใช้ตั้งแต่ปี ค.ศ. 1944² ได้มีผู้ให้คำนิยามคำว่า โลจิสติกส์ ไว้มากมาย ตัวอย่างเช่น³

1) โลจิสติกส์เป็นส่วนหนึ่งของกระบวนการโซ่อุปทาน เพื่อช่วยในการวางแผนการสนับสนุนการควบคุมการไหลอย่างมีประสิทธิภาพและมีประสิทธิผล และเก็บรักษาสินค้าบริการและสิ่งที่เกี่ยวข้องกับข้อมูลจากจุดเริ่มต้นไปสู่จุดสุดท้าย เพื่อตอบสนองความต้องการของลูกค้า

2) กระบวนการในการวางแผนการนำเสนอ และการควบคุมการไหลที่มีประสิทธิภาพและประสิทธิผล และการเก็บสินค้าบริการ และข้อมูลที่เกี่ยวข้องจากจุดเริ่มต้นในการผลิตไปสู่จุดสุดท้ายของการบริโภค เพื่อวัตถุประสงค์ในการตอบสนองความต้องการของลูกค้า ซึ่งคำนิยามนี้จะรวมถึงการเคลื่อนย้าย ทั้งภายในและภายนอก และการที่สินค้าถูกส่งกลับคืน

3) โครงสร้างการวางแผนทางธุรกิจสำหรับการบริหารจัดการกับวัตถุดิบ การบริการ การไหลของข้อมูลและเงินทุน ซึ่งรวมถึงข้อมูลที่มีความซับซ้อน การติดต่อ

²โลจิสติกส์ [Online], available URL: <http://www.lawreform.go.th>, 2551 (กันยายน, 10).

³สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย, คำนิยามของโลจิสติกส์ [Online], available URL: http://www.tnsc.com/tnscfreecontent.aspx?page_id=14, 2551 (กันยายน, 10).

สื่อสาร และกระบวนการควบคุมให้ตรงกับความต้องการในสภาวะแวดล้อมทางธุรกิจปัจจุบัน

4) ศาสตร์ในการวางแผนและจัดการการเคลื่อนย้าย และบำรุงรักษาองค์กำลัง ซึ่งการดำเนินงานประกอบด้วย การออกแบบ การพัฒนา การเก็บรักษา การเคลื่อนย้าย การกระจาย การบำรุงรักษา การขนถ่าย และการควบคุมทางวัตถุ และการให้สวัสดิการด้านสุขภาพแก่บุคลากร

5) การก่อสร้าง การบำรุงรักษาการดำเนินงานและการควบคุมสิ่งก่อสร้างต่าง ๆ รวมถึงการให้บริการต่าง ๆ

6) การจัดซื้อจัดหาการบำรุงรักษาการกระจายและการแทนที่คนและวัตถุดิบ

7) กระบวนการในการวางแผน การนำเสนอ และการควบคุมการไหลที่มีประสิทธิภาพ การไหลอย่างมีประสิทธิภาพ ด้านค่าใช้จ่าย การเก็บรักษาวัตถุดิบ การเก็บสินค้าคงคลังระหว่างผลิตสินค้าสำเร็จรูป และข้อมูลที่เกี่ยวข้องจากจุดเริ่มต้นไปสู่ผู้บริโภค เพื่อตอบสนองความต้องการของลูกค้า

8) ศาสตร์ของการวางแผน การจัดองค์กร และกิจกรรมการจัดการต่าง ๆ ที่มีผลต่อการผลิตและการให้บริการ

9) ศาสตร์ในการวางแผนและการนำเสนอ และ การใช้ทรัพยากรที่จำเป็นเพื่อสนับสนุนการดำเนินงานของระบบ การวางแผน การจัดซื้อจัดหา การขนส่ง การสนับสนุน การบำรุงรักษา

ดังนั้น จึงพอสรุปได้ว่า “โลจิสติกส์” (Logistics) เป็นเรื่องของการจัดการในการเคลื่อนย้าย และการจัดเก็บ เครื่องจักร วัตถุดิบ อะไหล่ วัสดุ สินค้า รวมถึงข้อมูลที่เกี่ยวข้องให้เป็นอย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผลตอบสนองต่อตามความต้องการของลูกค้าทั้งภายในและภายนอก และมีต้นทุนรวมต่ำ (Cost Effectiveness) ซึ่ง

เป็นความหมายในทำนองเดียวกับองค์กรทางวิชาชีพทางด้านโลจิสติกส์ของประเทศสหรัฐอเมริกา (The Council of Logistics Management--CLM) ได้ให้คำนิยามไว้ว่า⁴

Logistics “Logistics is that part of the supply chain process that plans, implements, and controls the efficient, effective flow and storage of goods, services, and related information from the point of origin to the point of consumption in order to meet customers’ requirements.”

ซึ่งแปลว่า “การบริหารจัดการโลจิสติกส์ เป็นส่วนหนึ่งของการบริหารจัดการระบบโซ่อุปทาน (Supply Chain) ที่มีกระบวนการในการวางแผนการนำเสนอ การควบคุมการไหลของสินค้าทั้งขาไปและกลับอย่างมีประสิทธิภาพและมีประสิทธิผล การเก็บรักษาสินค้า บริการข้อมูลที่เชื่อมโยงข้อมูลตั้งแต่จุดเริ่มต้นจนถึงจุดของการบริโภค เพื่อตอบสนองความต้องการของลูกค้า”

การจัดการโลจิสติกส์เน้นไปที่การเชื่อมโยงระหว่างกิจกรรม ที่เรียกว่าการบริหารจัดการระบบโซ่อุปทาน (Supply Chain) ดังนั้น จึงจำเป็นจะต้องทำความเข้าใจถึงการบริหารจัดการระบบโซ่อุปทานในกระบวนการโลจิสติกส์เสียก่อน ซึ่งการบริหารจัดการระบบโซ่อุปทาน (Supply Chain Management) คือ การบริหารวัตถุดิบ ข้อมูล และการเงิน นับแต่กระบวนการจากผู้ส่งมอบวัตถุดิบถึงผู้ผลิต ถึงผู้กระจายสินค้า ถึงตัวแทนจำหน่าย และถึงผู้บริโภคในขั้นตอนสุดท้าย การบริหารห่วงโซ่อุปทานจึงเป็นการทำงานประสานกลยุทธ์ของหน่วยธุรกิจทั้งภายในและภายนอกองค์กร โดยวัตถุประสงค์เพื่อลดจำนวนสินค้าคงคลังและเพื่อสนองความต้องการของลูกค้าให้ได้สูงสุด⁵

จากคำจำกัดความนี้จะเห็นได้ว่า องค์กรทางวิชาชีพทางด้านโลจิสติกส์ของประเทศสหรัฐอเมริกา (The Council of Logistics Management--CLM) ได้อธิบายความหมายของโลจิสติกส์ที่ขอบข่ายกว้างขวาง ซึ่งไม่ได้เกี่ยวข้องแต่เฉพาะกระบวนการผลิต

⁴**Council of Logistics Management** [Online], available URL: <http://www.clm1.org/>, 2008 (May, 7).

⁵สถาบันเพิ่มผลผลิตแห่งชาติ, “Supply Chain Management,” **ผู้จัดการราย-สัปดาห์**, 24-30 กรกฎาคม 2549, หน้า 6.

เท่านั้น แต่ยังเกี่ยวเนื่องไปยังทุกกิจกรรมเริ่มตั้งแต่กิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับภาคการผลิต ประกอบด้วยกระบวนการจัดหาวัตถุดิบ การปฏิบัติการผลิตจนสิ้นสุดเป็นสินค้าสำเร็จรูป รวมทั้งการเคลื่อนย้ายวัตถุดิบเข้าสู่กระบวนการผลิตได้ตรงตามเวลา และในปริมาณที่เหมาะสม จนได้ผลิตภัณฑ์ในคลังสินค้าในปริมาณที่เหมาะสมตรงกับปริมาณความต้องการของตลาดรวมไปถึงกิจกรรมภาคบริการ ประกอบด้วย ส่วนงานภาครัฐ ผู้ให้บริการขนส่ง ธนาคาร การค้าส่ง และค้าปลีก เพื่อการเคลื่อนย้ายสินค้าและบริการ นอกจากนี้ ปัจจุบัน ต้องมีการจัดการขั้นสุดท้ายหรือการทำลาย การแปรสภาพหรือการนำสินค้ากลับมาใช้ใหม่ เช่น การกำจัดหีบห่อเมื่อส่งสินค้าไปยังยังจุดหมายปลายทางแล้ว และการกำจัดอุปกรณ์เก่าที่ไม่ใช้แล้ว เป็นต้น ซึ่งกิจกรรมต่าง ๆ เหล่านี้ ต้องอาศัยทรัพยากรมนุษย์และธรรมชาติ เงินทุน ข้อมูลและระบบสารสนเทศ รวมทั้งระบบการจัดการที่มีประสิทธิภาพ โดยผู้บริหารเป็นผู้เตรียมกรอบการปฏิบัติงาน โลจิสติกส์ ตั้งแต่การวางแผนการปฏิบัติ และการควบคุมผล⁶

1.3 กิจกรรมโลจิสติกส์

การจัดการโลจิสติกส์มีการพัฒนาและวิวัฒนาการมาโดยตลอด จึงทำให้คำนิยามของโลจิสติกส์เพิ่มขึ้น ตามกิจกรรมโลจิสติกส์ที่เพิ่มขึ้น กิจกรรมโลจิสติกส์มิได้มีเพียงกิจกรรมการขนส่งและการกระจายสินค้า⁷ เท่านั้น ยังมีกิจกรรมประเภทอื่น ๆ รวมอยู่ด้วย จึงมีความจำเป็นที่จะต้องทำความเข้าใจในกิจกรรมโลจิสติกส์ต่าง ๆ ดังนี้⁸

⁶สถาบันวิจัยและให้คำปรึกษาแห่งมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, **รายงานวิจัยฉบับสมบูรณ์ โครงการพัฒนาฐานข้อมูลภาพรวมต้นทุนและมูลค่าเพิ่มอุตสาหกรรมโลจิสติกส์** (กรุงเทพมหานคร: สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, ม.ป.ป.), หน้า 21-23.

⁷Mark Goh and Parooj Pinaikul, “Logistics Management Practices and Development in Thailand,” **Logistics Information Management** 11, 6 (1998): 359.

⁸James R. Stocks and Douglas Lambert, **Strategic Logistics Management**, 4th ed. (New York: McGraw-Hill, 2001), pp. 124-125.

1) การบริการลูกค้า (Customer Service) เป็นกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับการให้บริการแก่ลูกค้าตั้งแต่การส่งสินค้าที่ถูกต้อง ถูกสถานที่ ตรงเวลา และตามเงื่อนไขที่กำหนด แต่ต้องมีต้นทุนต่ำที่สุด เพื่อสร้างความพอใจสูงสุด

2) การพยากรณ์ความต้องการสินค้า (Demand Forecasting) เป็นกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับการพยากรณ์ความต้องการของลูกค้าที่จะเกิดขึ้นในอนาคต ซึ่งถือได้ว่าเป็นกิจกรรมที่มีความสำคัญ เพราะเป็นกิจกรรมที่จะสร้างผลกำไรหรือทำให้บริษัทขาดทุน ในการดำเนินการจัดเตรียมสินค้าให้ลูกค้าในปริมาณไม่เพียงพอกับความต้องการหรือมีสินค้าในคลังมากเกินไป

3) การจัดการสินค้าคงคลัง (Inventory Management) เป็นกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับการบริหารสินค้าคงคลัง ซึ่งเป็นกิจกรรมที่มีความเกี่ยวข้องกับระบบการเงินที่เกิดจากการถือครองสินค้าของบริษัท ซึ่งสินค้าคงคลังเหล่านั้นถือว่าเป็นต้นทุนของบริษัท

4) การสื่อสาร (Logistics Communications) เป็นกิจกรรมการสื่อสารภายในบริษัทผู้จำหน่ายวัตถุดิบและลูกค้าหรือทั้งระบบโซ่อุปทาน เพื่อให้สามารถตอบสนองความต้องการของลูกค้าที่รวดเร็ว และถูกต้องรวมทั้งการควบคุมสินค้าคงคลังที่มีประสิทธิภาพ เช่น การนำระบบ Electronic Data Interchange--EDI เข้ามาใช้

5) การจัดการวัตถุดิบ (Material Handling) เป็นกิจกรรมการขนถ่ายสินค้าทั้งวัตถุดิบ สินค้าระหว่างผลิต และสินค้าสำเร็จรูป โดยจะต้องพยายามลดการขนถ่ายลดระยะทางการขนส่งลดจำนวนสินค้าระหว่างผลิตลดคอขวด (Bottle Neck) และลดของเสียต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นจากการดำเนินงาน

6) กระบวนการการสั่งซื้อสินค้า (Order Processing) เกี่ยวข้องกับกิจกรรมการจัดการคำสั่งซื้อสินค้าของลูกค้าที่มีเข้ามาโดยจะต้องพยายามดำเนินการให้รวดเร็วที่สุดเพื่อตอบสนองความต้องการของลูกค้า ซึ่งสามารถนำระบบคอมพิวเตอร์และการจัดการธุรกิจเชิงอิเล็กทรอนิกส์เข้ามาช่วยในการจัดการ

7) การบริหารคลังสินค้า (Warehousing and Storage) เป็นกิจกรรมการบริหารคลังสินค้า อาทิเช่น การจัดการพื้นที่ในคลังสินค้านี้ระดับของสินค้าคงคลัง อุปกรณ์เครื่องใช้ต่าง ๆ ที่จำเป็นในการดำเนินกิจกรรมภายในคลังสินค้า เป็นต้น

8) การบรรจุภัณฑ์ (Packaging) คือ กิจกรรมการจัดการเรื่องของบรรจุภัณฑ์ของสินค้า ทั้งนี้ในแง่ของการตลาด คือ การบ่งบอรายละเอียดของสินค้า การสร้างการรับรู้ และในแง่ของการจัดการโลจิสติกส์ อาทิเช่น การป้องกันสินค้าไม่เกิดความเสียหาย การจัดวางสินค้าในคลังสินค้า หรือบนชั้นจำหน่ายให้สามารถจัดการได้ง่ายเป็นต้น

9) การสนับสนุนด้านอะไหล่และบริการ (Parts and Service Support) เป็นกิจกรรมการสนับสนุนการผลิต ทั้งในส่วนเครื่องมือ อะไหล่ และการให้บริการที่มีความพร้อมและรวดเร็วเมื่อเครื่องจักรเกิดการชำรุดหรือเสียหาย เพื่อไม่ให้สายการผลิตต้องหยุดชะงัก

10) การเลือกที่ตั้งโรงงานและคลังสินค้า (Plant and Warehouse Site Selection) เกี่ยวกับกิจกรรมการเลือกที่ตั้งของโรงงานและคลังสินค้า โดยจะต้องให้ความสำคัญกับความใกล้เคียงของแหล่งวัตถุดิบและลูกค้าเพื่อความสะดวกในการเข้าถึง มีระยะทางการขนส่งไม่ไกลเกินไป และสามารถตอบสนองความต้องการของลูกค้าได้อย่างมีประสิทธิภาพ

11) การจัดซื้อวัตถุดิบ (Procurement) เกี่ยวกับกิจกรรมการจัดซื้อและจัดหาวัตถุดิบและบริการ ทั้งในส่วนของการเลือกผู้จำหน่ายวัตถุดิบและบริการช่วงเวลาในการสั่งซื้อวัตถุดิบปริมาณ และการสร้างความสัมพันธ์กับผู้จำหน่ายวัตถุดิบเหล่านั้น

12) การจัดการโลจิสติกส์ย้อนกลับ (Reverse Logistics) เกี่ยวข้องกับการจัดการสินค้าที่ถูกส่งคืนและสินค้าที่เสียหาย

13) การขนส่ง (Traffic and Transportation) เกี่ยวข้องกับกิจกรรมการขนส่งจากแหล่งผลิตไปจนถึงลูกค้าคนสุดท้ายอย่างมีประสิทธิภาพมากที่สุด โดยต้องนำส่งสินค้าในปริมาณที่ถูกต้องตามที่กำหนด และมีสภาพสมบูรณ์ พร้อมทั้งต้องตรงตามเวลาที่กำหนดไว้ด้วย

2. พัฒนาการของโลจิสติกส์

2.1 วัตถุประสงค์และความสำคัญของการพัฒนาโลจิสติกส์

เนื่องจากการจัดการ โลจิสติกส์จะเน้นไปที่การเชื่อมโยงระหว่างกิจกรรมเริ่มตั้งแต่ขั้นตอนการจัดหาวัตถุดิบ (Raw Material) สินค้า (Goods) และบริการ (Services) การเคลื่อนย้ายจากต้นทาง (Source of Origin) ไปยังผู้บริโภคปลายทาง (Final Destination) ได้ทันเวลา (Just in Time) และมีประสิทธิภาพ โดยมีการสร้างระบบเครือข่ายคอมพิวเตอร์ การแลกเปลี่ยนข้อมูลทางอิเล็กทรอนิกส์และติดตั้งซอฟต์แวร์ที่ทันสมัย เพื่อช่วยในการบริหารจัดการ นอกจากนี้ การเคลื่อนย้ายสินค้าในความหมายของโลจิสติกส์ยังครอบคลุมถึงการขนส่งสินค้า (Cargoes Carriage) การเก็บรักษาสินค้า (Warehousing) และการกระจายสินค้า (Cargoes Distribution) กระบวนการที่เกี่ยวข้องกับการจัดซื้อ (Procurement) และกระบวนการที่เกี่ยวข้องกับการคาดคะเนของตลาด (Market Predict) โดยมีวัตถุประสงค์ที่สำคัญ คือ ความรวดเร็วในการส่งมอบสินค้า (Speed Delivery) การไหลเวียนของสินค้า (Physical Flow) การไหลเวียนของข้อมูลข่าวสาร (Information Flow) การสร้างมูลค่าเพิ่ม (Value Added) การลดต้นทุนการดำเนินการเกี่ยวกับสินค้าการดูแล และขนส่งสินค้า (Cargo Handling & Carriage Cost)

ปัจจุบันแนวโน้มการแข่งขันที่เข้มข้นขึ้นอันเนื่องมาจากกระแสโลกาภิวัตน์ (Globalization) มีการเปิดเสรีทางการค้ามากขึ้น ผลักดันให้ภาคธุรกิจต้องยกระดับความสามารถในการดำเนินธุรกิจในทุกวิถีทางที่เป็นไปได้ ธุรกิจในปัจจุบันจึงต้องแข่งขันกันด้วยความเร็ว (Speed Economy) ดังนั้น การเคลื่อนย้ายสินค้าและบริการต้องดำเนินการอย่างมีประสิทธิภาพ การพัฒนาระบบโลจิสติกส์จึงเป็นทางออกของประเทศไทยในการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน ทั้งในแง่ของการลดต้นทุน การสร้างมูลค่าเพิ่ม การประหยัดพลังงาน และอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมอีกด้วย ดังนั้น การบริหารจัดการกระบวนการนำส่งสินค้าจากผู้ผลิตถึงผู้บริโภคตลอดห่วงโซ่อุปทานของระบบโลจิสติกส์ จึงเป็นเป้าหมายสำคัญที่ผู้ประกอบการสามารถใช้เป็นแหล่งที่มาของความได้เปรียบในการแข่งขัน ทั้งในระดับธุรกิจและระดับประเทศ

โดยธนาคารโลกประมาณว่า⁹ ในระดับธุรกิจนั้น พบว่า หากบริษัทสามารถลดต้นทุนการขนส่งลงได้ร้อยละ 1 แล้วจะสามารถทำให้ส่วนแบ่งการตลาดเพิ่มขึ้นถึงร้อยละ 5 และหากประเทศหนึ่ง ๆ สามารถลดต้นทุนการขนส่งลงได้ร้อยละ 10 แล้วจะสามารถเพิ่มการค้ารวม (ภายในและส่งออก) ได้ถึงร้อยละ 20 นอกจากนี้ ผลจากการศึกษาตลาดในประเทศกำลังพัฒนาในเอเชียของบริษัท McKinsey & Co. พบว่า การปรับปรุงกระบวนการด้านศุลกากรและคุณภาพการขนส่งจะมีผลมากต่อการสร้างมูลค่าเพิ่ม GDP โดยประมาณว่าสำหรับประเทศกำลังพัฒนาในเอเชียบางประเทศนั้น

การพิจารณาด้านการเพิ่มมูลค่าของสินค้าสามารถพิจารณาได้ 3 แนวทาง ได้แก่ การแปรรูปสินค้า (Transform) การทำตลาด (Image) และการเคลื่อนย้ายสินค้าไปยังสถานที่และเวลาที่เหมาะสม (Time & Place) การบริหารจัดการระบบโลจิสติกส์ที่มีประสิทธิภาพจะทำให้สามารถเพิ่มมูลค่าของสินค้าได้เช่นเดียวกัน

การบริหารโลจิสติกส์ที่ดีจะสามารถลดการสิ้นเปลืองพลังงานและเพิ่มความเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม กล่าวคือ ปัจจุบันการใช้พลังงานของไทยในภาคการขนส่งมีสัดส่วนกว่าครึ่งของการใช้พลังงานทั้งหมดของประเทศ โดยโครงสร้างด้านการขนส่งของไทย มีการใช้รถบรรทุกในการขนส่งคิดเป็นสัดส่วนสูงสุดถึงร้อยละ 86 ในขณะที่ทางเรือ และรถไฟ ใช้เพียงร้อยละ 9 และร้อยละ 2 ตามลำดับและขนส่งทางท่อน้ำมัน คิดเป็นร้อยละ 3 โครงสร้างดังกล่าวส่งผลต่อการสิ้นเปลืองพลังงาน การจราจรติดขัด ตลอดจนมลภาวะต่อสิ่งแวดล้อม เนื่องจากการขนส่งทางรถบรรทุกใช้พลังงานที่สูงกว่า นอกจากนี้ ได้มีการประเมินถึงการสูญเสียพลังงานจากการจราจรติดขัดในเขตเมืองคิดเป็นมูลค่าปีละนับหมื่นล้านบาท และพบว่าการขนส่งด้วยรถบรรทุกก่อให้เกิดมลพิษจากปริมาณก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ (CO₂) ที่สูงกว่ารูปแบบการขนส่งประเภท

⁹Robin Carruther, Jiendra N. Bajpai, and David Hummels, **Trade and Logistics: An East Asian Perspective** [Online], available URL: <http://indeng.nuigalway.ie/intranet/upload/268,13>, Logistics in the Firm Micro/Infrafirm Environment, 2004 (September, 27).

อื่นอีกด้วย ดังนั้น การจัดการด้านโลจิสติกส์โดยการวางแผนและการเลือกรูปแบบการขนส่งที่เหมาะสมจะสามารถลดปัญหาดังกล่าวได้

2.2 ระดับการพัฒนาของโลจิสติกส์

การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ ระบุไว้ในข้อ 16 ของ The Council of Logistics Management--CLM ว่า มีขั้นตอน 4 ระดับ คือ

1) Physical Distribution ในระดับการพัฒนาขั้นต้นนี้ Logistics เป็นระบบที่ให้ความสำคัญกับการขนส่งสินค้าไปสู่ผู้บริโภค โดยครอบคลุมกิจกรรม เช่น การขนส่ง การเก็บสินค้าการจัดหาวัสดุ และการบรรจุหีบห่อ เพื่อป้องกันความสูญเสียระหว่างการขนส่ง อาจมีการใช้เทคโนโลยีสารสนเทศในกิจกรรมต่างๆ และมีความเข้าใจในการจัดการสินค้าเฉพาะส่วนเท่านั้น พัฒนาการระดับนี้ยังไม่มุ่งเน้นการลดต้นทุนในส่วนที่เป็นสินค้าคงคลังที่เป็นวัตถุดิบ และสินค้าระหว่างการผลิต

2) Internally Integrated Logistics เป็นพัฒนาการสูงขึ้นมา โดยเน้นผนวกรวมเอากิจกรรม Logistics ที่เกิดขึ้นก่อนกระบวนการผลิต เช่น การจัดซื้อวัตถุดิบ เข้ารวมด้วย และเน้นการเพิ่มความเร็วในกระบวนการทั้งหมดมีการเชื่อมโยงการจัดการภายในบริษัทตั้งแต่การจัดซื้อวัตถุดิบ จนถึงจัดส่งถึงผู้บริโภค ประสิทธิภาพและต้นทุนการขนส่งในแต่ละ Mode เป็นสิ่งจำเป็นในการพัฒนาขั้นนี้ และต้องมีการใช้ IT/Software จัดการกิจกรรมทั้งระบบ

3) Externally Integrated Logistics เป็นระบบที่มีการเชื่อมโยงระหว่างบริษัทตลอด Supply Chain ในพัฒนาการขั้นนี้ บริษัทสามารถใช้ทุกรูปแบบการขนส่งอย่างมีประสิทธิภาพ มีระบบ IT ที่สามารถเชื่อมโยงข้อมูลระหว่างบริษัท เช่น EDI

4) Global Logistics Management เป็นพัฒนาการขั้นสูง โดยเกิดจากความตื่นตัวของบริษัทข้ามชาติที่เผชิญปัญหากำไรลดลงในประเทศที่ตนตั้งอยู่ ดังนั้น จึงเริ่มหาแหล่งจัดซื้อที่ถูก

2.3 พัฒนาการโลจิสติกส์¹⁰

ประเทศต่าง ๆ มีความตื่นตัวในการพัฒนาด้านโลจิสติกส์เป็นอย่างมากและกำลังพัฒนาไปในทิศทางเดียวกัน ซึ่งสรุปพัฒนาการโลจิสติกส์ของประเทศต่าง ๆ ได้ดังนี้

2.3.1 ประเทศสหรัฐอเมริกา

สหรัฐอเมริกามีความก้าวหน้าในการพัฒนาโลจิสติกส์เป็นอย่างมาก ส่วนใหญ่เป็นการขับเคลื่อนโดยภาคเอกชนเป็นหลัก เนื่องจากการแข่งขันอย่างรุนแรงในการลดต้นทุน โดยเฉพาะการพัฒนาและประยุกต์ใช้เทคโนโลยีที่ทันสมัย เช่น การลดต้นทุนขนส่งโดยใช้ (Transportation Management Software--TMS) หรือการใช้ (Vendor Information Management--VIM) ของ Wal-Mart และมีการสร้างความร่วมมือกันในห่วงโซ่อุปทานโดย ระบบบริหาร (Collaborative Planning, Forecasting and Replenishment--CPFR) นอกจากนี้ ภาคเอกชนยังมีความตื่นตัวในการจัดระบบฐานข้อมูลโลจิสติกส์ เพื่อการวิเคราะห์ต้นทุนที่แท้จริง ดังนั้น ภาครัฐจึงทำหน้าที่เพียงส่งเสริมให้เกิดการแข่งขันอย่างเสรี เช่น การเปิดเสรีการคมนาคมขนส่งทางอากาศ ทางบก โทรคมนาคม และมีการกำกับดูแลกฎหมายอย่างใกล้ชิด เช่น การออกกฎหมายเกี่ยวกับการขนส่งที่มีผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม กฎหมายรองรับพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ และเทคโนโลยีสารสนเทศ ที่มีประสิทธิภาพ การผ่อนปรนยกเลิกกฎหมายบรรพบุรุษ ซึ่งทำให้บริษัทขนส่งสามารถพัฒนาประสิทธิภาพมากขึ้น เป็นต้น จากการวิเคราะห์องค์ประกอบด้านโลจิสติกส์ของสหรัฐอเมริกา สรุปได้ว่า สหรัฐอเมริกามีการพัฒนาที่ก้าวหน้าถึงระดับ Global Logistics Management โดยมีรายละเอียดดังนี้

1) ด้านการขนส่ง การเชื่อมต่อระหว่างแต่ละรูปแบบการขนส่งระหว่างประเทศมีประสิทธิภาพ และมีระบบรักษาความปลอดภัยในการขนส่งภายในและระหว่างประเทศ

¹⁰สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ, สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, “การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของไทย,” เอกสารประกอบแผนแม่บทการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ ไทย, ณ สำนักวิเคราะห์การลงทุนภาครัฐ กรุงเทพมหานคร, พฤษภาคม 2548.

2) ด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ มีการใช้อินเทอร์เน็ต เพื่อเชื่อมโยงเครือข่ายภายในและระหว่างประเทศ และยังเป็นผู้นำในการใช้นวัตกรรมเพื่อพัฒนาระบบโลจิสติกส์

3) ด้านความรู้ สถาบันการศึกษาและเอกชนตื่นตัวในการศึกษา วิจัย และพัฒนาระบบโลจิสติกส์ มีวัฒนธรรมในการ Outsource กิจกรรมด้านโลจิสติกส์โดยเฉพาะ อีกทั้งมีแนวโน้มในการขยายตัวของผู้ให้บริการด้านโลจิสติกส์ประมาณร้อยละ 16 ตลอดห้าปีที่ผ่านมา ผู้นำด้านโลจิสติกส์ในภาคเอกชนได้พัฒนาระบบ Global Supply Chain Management มาใช้ตั้งแต่ปี 2535

4) ปัจจัยพื้นฐาน มีกฎหมายขนส่งที่เกี่ยวข้องกับผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม กฎหมายรองรับ พาณิชนียอิเล็กทรอนิกส์และเทคโนโลยีสารสนเทศที่มีประสิทธิภาพ

2.3.2 สหภาพยุโรป

สหภาพยุโรปเช่นเดียวกับสหรัฐอเมริกาที่ภาคเอกชนมีความเข้มแข็ง และกลุ่มประเทศสมาชิกมีการค้าระหว่างกันมาก เนื่องจากแต่ละประเทศสมาชิกมีแนวทางการดำเนินการที่แตกต่างกัน ดังนั้น สิ่งที่รัฐบาลมุ่งเน้น คือ การวางกฎระเบียบและมาตรฐานการขนส่งให้เหมือนกัน (Standardization) ในทุกประเทศสมาชิก เพื่อให้สามารถเชื่อมต่อการขนส่งในแต่ละรูปแบบอย่างมีประสิทธิภาพ ดังนั้น สหภาพยุโรปจึงมีการจัดตั้งคณะกรรมการด้านการขนส่ง (EU Commission) โดยมีวัตถุประสงค์หลักคือการเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่ง และรักษาสมดุลการใช้รูปแบบการขนส่ง โดยได้มีการออกนโยบาย และเมื่อศึกษาบทบาทของภาครัฐและเอกชน พบว่า ภาครัฐจะมีบทบาทในการพัฒนาโลจิสติกส์ในส่วนที่เป็นโครงสร้างพื้นฐานซึ่งเป็นของส่วนรวมและต้องลงทุนสูง โดยจะไม่เข้าไปก้าวก่ายกับงานที่เอกชนสามารถทำได้เอง จากการวิเคราะห์องค์ประกอบด้านโลจิสติกส์ของสหภาพยุโรป สรุปได้ว่า ระดับการพัฒนาโลจิสติกส์ของสหภาพยุโรปอยู่ในขั้น Global Logistics Management โดยมีสาระสำคัญดังนี้

1) ด้านการขนส่ง มีการใช้ทุกระบบการขนส่งอย่างมีประสิทธิภาพ ในบางประเทศสมาชิก แต่ยังคงต้องการการพัฒนาในบางประเทศ และมีการตั้งมาตรฐาน Loading Unit เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการเชื่อมต่อระหว่างรูปแบบการขนส่ง รวมทั้งมี

การศึกษาและเผยแพร่ Green Paper เพื่อลดผลกระทบของการเติบโตด้านการขนส่งต่อสิ่งแวดล้อม

2) ด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ มีการเชื่อมโยงเทคโนโลยีสารสนเทศ โดยระบบ Electronic Data Interchange--EDI ระหว่างบริษัท โดยการนำของบริษัทผู้นำในอุตสาหกรรมต่าง ๆ และเริ่มใช้ระบบนำร่องด้วยดาวเทียมเพื่อการจัดการโลจิสติกส์ระหว่างประเทศอย่างเป็นระบบ

3) ด้านความรู้ มีการพัฒนาผู้เชี่ยวชาญด้านโลจิสติกส์โดยเฉพาะ และบริษัทข้ามชาติของสหภาพยุโรปได้นำการจัดการโลจิสติกส์ไปใช้ในประเทศที่ตั้งสาขา

4) ด้านปัจจัยพื้นฐาน ให้ความสำคัญในการออกกฎหมายที่เอื้ออำนวยต่อการแข่งขัน และทบทวนกฎหมายที่ล้าหลัง

2.3.3 ประเทศสิงคโปร์

สิงคโปร์ให้ความสำคัญกับการพัฒนาโลจิสติกส์เป็นอย่างมาก และได้กำหนดให้อุตสาหกรรมโลจิสติกส์เป็นหนึ่งในอุตสาหกรรมยุทธศาสตร์ซึ่งสอดคล้องกับนโยบายภาพรวมของประเทศที่ต้องการส่งเสริมอุตสาหกรรมที่ขับเคลื่อนโดยฐานความรู้ (Knowledge Driven Industries) ปัจจุบันอุตสาหกรรมโลจิสติกส์สามารถสร้างมูลค่าเพิ่มให้กับประเทศได้สูงถึงร้อยละ 8 เป็นผลจากการขับเคลื่อนนโยบายอาศัยความได้เปรียบเชิงภูมิศาสตร์ พัฒนาประเทศให้เป็นจุดเปลี่ยนถ่ายการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ โดยใช้ท่าเรือ และท่าอากาศยานที่ทันสมัยเป็นตัวสนับสนุน

นโยบายโลจิสติกส์ของสิงคโปร์กำหนดโดย Economic Development Board of Singapore--EDB เป็นหน่วยงานกลางทำหน้าที่วางแผนและส่งเสริมการลงทุนภายใต้หลักการสำคัญคือ CORE ซึ่งหมายถึง Connectivity, Openness, Reliability และ Enterprise โดย EDB มีหน่วยงานที่ทำหน้าที่รับผิดชอบอุตสาหกรรมโลจิสติกส์โดยตรง และเป็นแกนหลักในการรับฟังอุปสรรค และช่วยแก้ปัญหาที่เกี่ยวกับโลจิสติกส์ของภาคเอกชน เมื่อพิจารณาระดับการพัฒนาโลจิสติกส์ของสิงคโปร์ อยู่ในระดับ Externally Integrated Logistics โดยมีรายละเอียดดังนี้

1) ด้านการขนส่ง มีระบบท่าเรือและท่าอากาศยานทันสมัยและเป็นศูนย์กลางการขนส่งของภูมิภาค มีระบบการตรวจสอบสินค้าที่ขนส่งเข้าออกอย่างมีประสิทธิภาพ

2) ด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ การใช้เทคโนโลยีสารสนเทศของผู้ประกอบการระดับ SMEs อยู่ในระดับดี มีการเชื่อมโยงทั้งห่วงโซ่อุปทาน ภาครัฐอยู่ในระหว่างการพัฒนากระบวนการรัฐบาลอิเล็กทรอนิกส์ ให้เป็น Seamless Flow คือ ให้ข้อมูลมีการไหลผ่านอย่างไม่มีอุปสรรคระหว่างหน่วยงาน และประสบความสำเร็จอย่างมากในการทำระบบ Trade-Net เพื่ออำนวยความสะดวกในพิธีการศุลกากร

3) ด้านความรู้ เพื่อการเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ของเอเชีย รัฐบาลมีความพยายามที่จะส่งเสริมให้บริษัทใช้ประเทศสิงคโปร์เป็นที่ทดลองแนวคิดใหม่ ๆ และได้ร่วมมือกับ Georgia Institute of Technology ในการเปิดหลักสูตรเพื่อพัฒนาบุคลากรด้านโลจิสติกส์โดยเฉพาะ

4) ด้านปัจจัยพื้นฐาน ระบบกฎหมายเอื้อต่อภาคธุรกิจ โดยเปิดกว้างให้กับบริษัทต่างชาติในการทำธุรกิจที่เกี่ยวกับการให้บริการด้านโลจิสติกส์

2.3.4 ฮ่องกง

ฮ่องกงมีความตื่นตัวด้านโลจิสติกส์เป็นอย่างมาก เนื่องจากได้รับแรงกดดันจากการพัฒนาอย่างรวดเร็วของท่าเรือสำคัญในแถบจีนตอนใต้ เช่น ท่าเรือกว่างโจว เป็นต้น ภาครัฐจึงได้มีการกำหนดยุทธศาสตร์ด้านโลจิสติกส์อย่างชัดเจน โดยมีเป้าหมายการพัฒนาตนเองให้เป็นประตูสู่ประเทศจีนตอนใต้ โดยเฉพาะอย่างยิ่งบริเวณ เพื่อให้การพัฒนา ระบบโลจิสติกส์เป็นไปอย่างมีระบบ และตรงกับเป้าหมายทางยุทธศาสตร์ ฮ่องกงได้ตั้งหน่วยงานพิเศษในปลายปี 2544 คือ Logistics Committee (LOGSCOM) และ Logistics Council (LOGSCOUNCIL) ซึ่งเป็นการทำงานร่วมกันระหว่างภาครัฐและเอกชน โดยภาครัฐจะทำหน้าที่เป็นผู้สนับสนุน และเอกชนเป็นผู้ขับเคลื่อน โดยมีลักษณะโครงสร้างดังนี้

LOGSCOM - The Steering Committee on Logistics Development
มีบทบาทในการกำหนดนโยบายภาพรวมของโลจิสติกส์ประกอบด้วย รัฐมนตรีว่าการ-

และปลัดกระทรวงที่เกี่ยวข้อง โดยมี Financial Secretary เป็นประธาน มีอำนาจ
เปิดเสรีในการตัดสินใจและรับฟังข้อเสนอแนะจาก LOGSCOUNCIL

LOGSCOUNCIL - Hong Kong Logistics Development Council มี
บทบาทในการนำนโยบายจาก LOGSCOM ไปปฏิบัติและเป็นเวทีในการแลกเปลี่ยน
ระหว่างภาครัฐและภาคเอกชน LOGSCOUNCIL ประกอบด้วย ผู้แทนจากภาครัฐ 4 คน
ภาคเอกชน 36 คน ซึ่งเป็นผู้นำด้านอุตสาหกรรมที่ได้รับการคัดเลือกมาจากภาคเอกชน
โดยมี Secretary for Economic Development and Labor เป็นประธาน และเป็นกลไกใน
การเชื่อมโยงกับ LOGSCOM

Logistics Project Group กลุ่มปฏิบัติงานเฉพาะที่ LOGSCOUNCIL
ให้ความสำคัญประกอบด้วยผู้แทนจากภาครัฐ และภาคเอกชน โดยมีเอกชนเป็นผู้นำใน
แต่ละกลุ่ม และได้รับการสนับสนุนด้านการเงินจากภาครัฐ กลุ่มปฏิบัติงานเฉพาะมีทั้ง
หมด 5 กลุ่มหลัก คือ

1) P-Logistics (Physical Infrastructure หรือ ด้านโครงสร้างพื้นฐาน)
ซึ่งมีหน้าที่ในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและกฎเกณฑ์ ที่เป็นอุปสรรคต่อการไหล
ของสินค้าเข้าหรือออกจากฮ่องกง นอกจากนั้น คณะทำงานนี้ยังให้ความสนใจกับการ
ปรับขั้นตอน (Process Re-engineering) ของกระบวนการศุลกากรและหน่วยงานที่ต้อง
ปฏิบัติอื่น ๆ ตัวอย่างโครงการที่ริเริ่ม คือ การกำหนดแผนงานในการสร้าง Value Added
Logistics Park เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการจัดการสินค้าโดยเน้นการรองรับ (Third
Party Logistic Providers--TLP) และบริษัทขนส่ง รวมทั้งการเชื่อมโยง Mode การขนส่ง
อีกโครงการ คือ การปรับปรุงกระบวนการขนส่งสินค้าผ่านชายแดนให้เหมือนไร้รอยต่อ
(Seamless Flow)

2) E-Logistics รับผิดชอบในการพัฒนาระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ
พื้นฐาน ซึ่งเป็นผลจากการศึกษาความเป็นไปได้ที่จัดทำขึ้นในปี 2545 ตัวอย่างโครงการ
คือ การเร่งกระบวนการพัฒนา Digital Trade and Transportation Network System ซึ่ง
เป็นระบบการเชื่อมโยงข่าวสารและสร้างความร่วมมือกับทุกกลุ่ม (Stakeholders) ใน
ระบบโลจิสติกส์

3) H-Logistics หรือการพัฒนาบุคลากรมุ่งเน้นการพัฒนาบุคลากร และการสร้างองค์ความรู้ด้านโลจิสติกส์ โดยร่วมมือกับ Vocational Training Council (สภาอบรมอาชีพ) ในการกำหนดมาตรฐานการศึกษาของอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ และร่วมมือกับผู้ประกอบการให้นักศึกษาสามารถฝึกงานจริง

4) M-Logistics (Marketing หรือ การตลาด) ดูแลในด้านการตลาด และโครงการสนับสนุนเพื่อแสดงให้เห็นถึงศักยภาพด้านโลจิสติกส์ของฮ่องกง

5) S-Logistics (SMEs หรือ วิสาหกิจขนาดกลางและเล็ก) มีหน้าที่ในการส่งเสริมให้ SMEs รับแนวคิดด้านโลจิสติกส์ไปใช้มากขึ้น โดยจัดงานสัมมนา ร่วมกับผู้แทนธนาคารในการสนับสนุนด้านการเงินแก่ SMEs ด้านโลจิสติกส์และจัดอบรมพิเศษให้กับผู้ประกอบการ SMEs ทั้งในระดับบริหารและระดับปฏิบัติการ

การดำเนินงานของหน่วยงานพิเศษนับว่าประสบความสำเร็จในระดับหนึ่ง โดยมีข้อสังเกตจากความเข้มแข็งของภาคเอกชนเป็นแกนนำใน LOGSCOUNCIL และความรวดเร็วชัดเจนของนโยบายรัฐส่วนของ LOGSCOM ทำให้เกิดผลเป็นรูปธรรม ในระยะเวลาอันรวดเร็ว เมื่อวิเคราะห์ระดับการพัฒนาด้านโลจิสติกส์จากองค์ประกอบต่าง ๆ สรุปได้ว่า การพัฒนาของฮ่องกงอยู่ในขั้น Externally Integrated Logistics โดยมีสาระดังนี้

1) ด้านการขนส่ง มีระบบท่าเรือทันสมัยและเป็นศูนย์กลางการขนส่ง ในภูมิภาค การขนส่งสินค้าชายแดนประเทศจีนยังมีปัญหาอยู่บ้างซึ่งอยู่ในระหว่างการแก้ไข นอกจากนี้ฮ่องกงยังอยู่ในระหว่างการสร้าง Value-added Logistics Park ซึ่งเป็นศูนย์รวมการบริการกิจกรรมด้านโลจิสติกส์ (One-stop Integrated Services) และสะพานเชื่อมกับประเทศจีนเพื่ออำนวยความสะดวกในการเชื่อมต่อการขนส่งระหว่างประเทศ

2) ด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ การใช้เทคโนโลยีสารสนเทศของผู้ประกอบการในระดับ SMEs ยังมีจำกัด และอยู่ในระหว่างการพัฒนาเครือข่ายดิจิทัลเพื่อเชื่อมการค้าการขนส่ง (Digital Trade and Transport Network--DTTN) ภายในและระหว่างประเทศ

3) ด้านความรู้ มีความตื่นตัวในการใช้ Logistic Service Providers ซึ่งส่วนใหญ่ยังเป็น SMEs โดยมีการจัดสัมมนาอย่างต่อเนื่อง

4) ด้านปัจจัยพื้นฐาน ระบบกฎหมายขึ้นอยู่กับประเทศจีน โดยมีศักยภาพและความได้เปรียบในการเป็นช่องทางขนส่งสินค้าจากจีนออกสู่ภูมิภาค

2.3.5 ประเทศออสเตรเลีย

ประเทศออสเตรเลีย ให้ความสำคัญกับการพัฒนาระบบโลจิสติกส์อย่างเป็นระบบโดยมองว่าระบบโลจิสติกส์ที่มีประสิทธิภาพนั้น จะสามารถช่วยเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ เนื่องจากรัฐบาลออสเตรเลียตระหนักว่าต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศยังอยู่ในระดับสูงเป็นอุปสรรคต่อการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจ รัฐบาลจึงตั้งหน่วยงานเฉพาะที่มีลักษณะคล้ายกับหน่วยงานของฮ่องกงเพื่อผลักดันนโยบายด้านโลจิสติกส์ ให้เป็นกลไกในการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ โดยหน่วยงานดังกล่าวมีลักษณะดังนี้

Australian Logistics Council เป็นเวทีให้รัฐบาลและเอกชนร่วมมือกันแก้ไขปัญหาโลจิสติกส์ที่เกิดขึ้น ประกอบด้วยตัวแทนจากหน่วยงานภาครัฐ ซึ่งส่วนใหญ่เป็นตัวแทนจากกระทรวงคมนาคมมีประธานร่วม คือ นายกรัฐมนตรีและรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม โดยมีกระทรวงคมนาคมเป็นฝ่ายเลขานุการ ซึ่งเงินทุนในการทำการศึกษาคณะทำงานต่าง ๆ มาจากการร่วมลงทุนระหว่าง Federal Government และ Freight Council มูลค่า 9.2 ล้านดอลลาร์ออสเตรเลียต่อปี ระหว่างปี 2545-2548

1) Steering Group เป็นคณะทำงานที่ทำการศึกษาและให้คำแนะนำต่อ Australian Logistics Council ในประเด็นโลจิสติกส์ต่าง ๆ ซึ่งแต่ละคณะประกอบด้วยตัวแทนจากภาคเอกชนที่อยู่ในอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ที่เกี่ยวข้อง โดยแบ่งคณะทำงานเป็น 4 กลุ่ม ดังนี้

2) Infrastructure & Sustainability & Regulation (โครงสร้างพื้นฐานและกฎระเบียบ) พัฒนาแนวนโยบายด้านโครงสร้างพื้นฐานในระยะยาว ส่งเสริมให้เกิดการใช้งบประมาณเพื่อพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานอย่างเป็นเอกภาพและก่อตั้ง National Transport Commission--NTC ให้เป็นเวทีในการวางแผนและแก้ไขกฎหมาย

ต่าง ๆ เพื่อพัฒนาขีดความสามารถ และกระตุ้นให้ผู้ที่อยู่ในอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ขอ ISO 14000

3) People and Education & Innovation (ด้านการศึกษาของบุคลากร และการพัฒนานวัตกรรม) จัดทำแผนทรัพยากรแรงงานที่อยู่ในอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ และจัดลำดับความสำคัญของโปรแกรมการศึกษาเรื่องโลจิสติกส์ แนะนำการใช้ระบบ EAN-UC จัดทำคู่มือเพื่อเป็นแนวทางให้เอกชนใช้เทคโนโลยีสารสนเทศในการบริหาร โลจิสติกส์ และศึกษาความเป็นไปได้ในการใช้ Intelligent Transport System, Cargo Tracking

4) Security (ความปลอดภัย) ออกกฎหมายการขนส่งสินค้าอันตราย

5) Leadership (ผู้นำด้านโลจิสติกส์) จัดระบบ Industry Classification ใหม่เพื่อให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น และจัดตั้งคณะทำงานเพื่อสร้างมาตรฐานของข้อมูล โลจิสติกส์

เมื่อวิเคราะห์ระดับการพัฒนาโลจิสติกส์ พบว่า ออสเตรเลีย ยังไม่ได้ก้าวไปสู่การเชื่อมโยงระหว่างองค์กรมากนักเมื่อเทียบกับประเทศอื่น ๆ จึงจัดอยู่ในขั้น Internally Integrated Logistics แต่มีแนวโน้มในการพัฒนาไปสู่ขั้นต่อไปอย่างรวดเร็ว โดยมีสาระสำคัญดังนี้

1) ด้านการขนส่ง มีการมองภาพรวมการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐาน เพื่อประโยชน์โดยรวม พร้อมตั้งคณะทำงานเพื่อแก้ไขปัญหาด้านการขนส่ง แต่ยังไม่ได้มีการคำนึงถึงการเชื่อมต่อระหว่าง Mode มากนัก หากแต่มุ่งพัฒนาประสิทธิภาพ โครงสร้างพื้นฐานในแต่ละรูปแบบการขนส่ง

2) ด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ มีการใช้ระบบ EAN เพื่อสร้าง มาตรฐานอุตสาหกรรม แต่ยังไม่มีการเชื่อมต่อกับระบบ EDI ระหว่างองค์กรอย่างทั่วถึง และมีการวางแผนศึกษาระบบ Tracking ที่สามารถนำมาใช้ในอนาคตได้

3) ด้านความรู้มีการทำแผนที่บุคลากร (HR Mapping) ใน อุตสาหกรรม โลจิสติกส์เพื่อศึกษาความต้องการบุคลากรในส่วนต่าง ๆ และมีความ พยายามให้ความรู้ความเข้าใจด้านการบริหารด้านโลจิสติกส์โดยภาครัฐ

4) ด้านปัจจัยพื้นฐาน ยังไม่ได้มีการแก้ไขกฎหมายแต่อย่างใด

3. พัฒนาการด้านโลจิสติกส์ของประเทศไทย

ประเทศไทยตามภูมิศาสตร์ของการค้าโลกมีบทบาทที่เป็นทั้งจุดกำเนิดหรือแหล่งผลิต (Origin) สินค้าเกษตรและอุตสาหกรรมที่ส่งออกไปทั้งภูมิภาคและทั่วโลก และเป็นประตูการค้า (Median or Gateway) ที่สามารถเปิดตลาดไปสู่ภูมิภาค รวมทั้งเป็นจุดหมายปลายทาง (Destination) ของอุตสาหกรรมบริการและท่องเที่ยว อย่างไรก็ตาม บทบาทดังกล่าวซึ่งเกี่ยวข้องโดยตรงกับกระบวนการนำส่งสินค้าและบริการไปสู่ผู้บริโภค จะนำมาซึ่งมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจ (Economic Value Added) ให้กับประเทศ มากน้อยเพียงใด ขึ้นอยู่กับความสามารถของประเทศ ในการยกระดับการบริหารจัดการระบบโลจิสติกส์ให้มีประสิทธิภาพในระดับสากลสามารถแข่งขันได้กับประเทศคู่แข่งต่าง ๆ ที่มุ่งเป็นศูนย์กลางทางการค้าในภูมิภาค

3.1 พัฒนาการโลจิสติกส์ของประเทศไทย

โลจิสติกส์นับเป็นเรื่องใหม่สำหรับประเทศไทย แต่เป็นหัวข้อที่ได้รับความสนใจอย่างรวดเร็ว เนื่องจากเป็นปัจจัยสำคัญในการพัฒนาขีดความสามารถสำหรับการแข่งขันทั้งในระดับธุรกิจและระดับประเทศ เมื่อพิจารณาองค์ประกอบด้านโลจิสติกส์ของประเทศไทยพบว่า ระดับพัฒนาการโลจิสติกส์ของไทยยังอยู่ในระยะเริ่มต้น คือ อยู่ในขั้นระหว่างการพัฒนาจากช่วง Physical Distribution ไปสู่ขั้น Internally Integrated Logistics โดยมีรายละเอียดในแต่ละด้านดังนี้

1) ด้านการขนส่ง โครงสร้างพื้นฐานมีความเพียงพอแค่ในระดับหนึ่ง แม้ว่าภาครัฐจะมีการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานอย่างต่อเนื่อง เช่น การวางเครือข่ายถนนทั่วประเทศ (ดังจะเห็นได้ว่า ช่วงปี 2530-2545 ความยาวของถนนในประเทศไทยมีการเพิ่มขึ้นเกือบร้อยละ 30)¹¹ การสร้างสนามบินใหม่ เป็นต้น อย่างไรก็ตาม การขนส่งยังมีการกระจุกตัวอยู่ที่การใช้รถบรรทุก ขณะที่การขนส่งทางน้ำ และระบบรางยังไม่ได้ใช้

¹¹ **พัฒนาการโลจิสติกส์** [Online], available URL: <http://www.mot.go.th/site-map/main.htm>, 2551 (กันยายน, 10).

อย่างเต็มประสิทธิภาพ เป็นผลสืบเนื่องจากการบริหารงาน และขาดระบบการเชื่อมต่อระหว่างรูปแบบการขนส่ง (Intermodal Connection) ที่มีประสิทธิภาพ ประกอบกับขั้นตอนการส่งออกและนำเข้าสินค้ายังซับซ้อนทำให้เกิดความล่าช้า และไม่ได้คำนึงถึงผลกระทบของการขนส่งต่อสิ่งแวดล้อม

2) ด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ ภาคธุรกิจในระดับ SMEs ยังไม่มีการนำเทคโนโลยีสารสนเทศมาช่วยในการบริหารระบบโลจิสติกส์ภายในองค์กรมากนัก ส่วนใหญ่ยังเป็นการใช้ซอฟต์แวร์ เฉพาะกิจกรรม เช่น ระบบบัญชี ระบบการผลิต เป็นต้น ในขณะที่ผู้ประกอบการรายใหญ่เริ่มมีการลงทุนในระบบซอฟต์แวร์ เพื่อจัดการระบบโลจิสติกส์ภายในองค์กรอย่างไรก็ตามการใช้เทคโนโลยีเชื่อมต่อระหว่างองค์กรยังมีอยู่อย่างจำกัด ส่วนใหญ่เป็นบริษัทข้ามชาติ (MNCs) เมื่อเปรียบเทียบกับประเทศอื่นพบว่า การเชื่อมโยงข้อมูลระหว่างหน่วยงานต่าง ๆ ของไทยในกระบวนการนำเข้าส่งออกยังมีอยู่อย่างจำกัดและระบบ EDI เพื่อเชื่อมข้อมูลกระบวนการศุลกากรที่เริ่มมีการใช้นั้นยังไม่เป็นที่แพร่หลายมากนักเนื่องจากมีค่าใช้จ่ายสูง

3) ด้านความรู้ แม้ว่าภาครัฐและเอกชนจะมีความตื่นตัวถึงความสำคัญของการจัดการระบบแต่บุคลากรโดยทั่วไปขาดความเข้าใจที่แท้จริง โดยมองโลจิสติกส์เป็นเรื่องการขนส่งเพียงอย่างเดียว ผู้ประกอบการยังขาดข้อมูลและความรู้ในการประยุกต์ใช้จัดการโลจิสติกส์ให้เกิดประโยชน์กับการทำงานผู้ให้บริการ Value Added โลจิสติกส์ยังมีจำกัดส่วนใหญ่เป็นบริษัทข้ามชาติ ซึ่งเป็นผู้นำ Know-how การบริหารจัดการเข้ามาแต่ผู้ประกอบการไทยยังไม่นิยมใช้บริการมากนัก

4) ด้านปัจจัยพื้นฐาน กฎระเบียบขาดความชัดเจนซ้ำซ้อนและล้าหลัง เช่น ไม่มีกฎหมายเฉพาะสำหรับการขนส่งภายในประเทศ ทั้งการขนส่งทางบก ทางอากาศ และทางน้ำ ต้องนำประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์หรือกฎหมายเฉพาะของหน่วยงานมาใช้บังคับ นอกจากนี้ยังมีปัญหาด้านการบังคับใช้กฎหมาย

3.2 ยุทธศาสตร์การพัฒนาโลจิสติกส์ของไทย

แนวคิดการพัฒนาการจัดการโลจิสติกส์ ได้ริเริ่มขึ้นจากการที่สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) นำประเด็นปัญหาพร้อม

ทั้งนำรูปแบบการพัฒนาและยุทธศาสตร์การจัดการด้านโลจิสติกส์ที่ใช้ในต่างประเทศ มาประยุกต์ใช้กับประเทศไทยเพื่อทำให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลาง และผู้นำด้านโลจิสติกส์ของภูมิภาคอินโดจีน โดยเสนอต่อที่ประชุมคณะกรรมการพัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขันของไทย ครั้งที่ 4/2546 เมื่อวันที่ 18 ธันวาคม 2546 และมีมติเห็นชอบให้มีการผลักดันประเทศไทยให้เป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ของภูมิภาค และมอบหมายให้สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ เป็นแกนกลางในการหารือกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง และได้มีการกำหนดแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาโลจิสติกส์ของประเทศไทย (พ.ศ. 2549-2553)¹² เพื่อพัฒนาระบบโลจิสติกส์ให้ได้มาตรฐานสากล (World Class Logistics) และสนับสนุนการเป็นศูนย์กลางธุรกิจและการค้าของภูมิภาคอินโดจีน โดยมีวัตถุประสงค์หลัก คือ เพิ่มประสิทธิภาพการอำนวยความสะดวกกิจกรรมทางการค้า ซึ่งจะนำไปสู่การลดต้นทุนโลจิสติกส์ (Cost Efficiency) เพิ่มขีดความสามารถของธุรกิจในการตอบสนองความต้องการของลูกค้า (Responsiveness) และเพิ่มความปลอดภัยและความเชื่อถือได้ในกระบวนการนำส่งสินค้าและบริการ (Reliability and Security) เพื่อสร้างมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจจากอุตสาหกรรมโลจิสติกส์และอุตสาหกรรมต่อเนื่องโดยกำหนดประเด็นยุทธศาสตร์ (Strategic Agenda) ได้แก่

1) การปรับปรุงประสิทธิภาพการบริหารจัดการโลจิสติกส์ในภาคการผลิต (Business Logistics Improvement) โดยมีกลยุทธ์หลัก คือ ส่งเสริมให้สถานประกอบการทั้งภาคเกษตร อุตสาหกรรม และบริการประยุกต์ใช้เทคนิคการบริหารจัดการโลจิสติกส์ที่ทันสมัย ทั้งการสร้างความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับศักยภาพของการยกระดับประสิทธิภาพการบริหารโลจิสติกส์ให้กับเจ้าของกิจการการสนับสนุนให้ประยุกต์ใช้วิธีการบริหารที่ดีที่สุดของธุรกิจ การประยุกต์ใช้เทคโนโลยีสารสนเทศด้านการบริหารจัดการโลจิสติกส์และการขนส่ง ทั้งการบริการของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ และสนับสนุนการพัฒนาระบบบริหารจัดการโลจิสติกส์ที่เชื่อมโยงถึงกันตลอดห่วงโซ่อุปทาน เพื่อให้เกิดประสิทธิภาพสูงสุด (Supply Chain Optimization) และสามารถตรวจสอบการเคลื่อนย้ายของสินค้า

¹²คณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, “ยุทธศาสตร์การพัฒนาโลจิสติกส์ของประเทศไทย (พ.ศ. 2549-2553),” 17 เมษายน 2549.

ได้ โดยการส่งเสริมความร่วมมือในลักษณะเครือข่ายวิสาหกิจ (Cluster) สนับสนุนสมาคมผู้ผลิตหรือสมาคมธุรกิจเฉพาะด้านเข้ามามีบทบาทในการจัดระบบบริหารโลจิสติกส์ของสาขาการพัฒนาระบบตรวจสอบย้อนกลับ (Traceability) และความสามารถในการติดตามการขนส่งหรือเคลื่อนย้ายสินค้า (Tracking Ability) และการพัฒนาระบบขนส่งที่มีการควบคุมอุณหภูมิสำหรับสินค้าเกษตรเน่าเสียง่าย (Perishable) หรือสินค้าแช่แข็ง (Frozen) เป็นต้น

2) การเปิดเส้นทางการค้าและสร้างประสิทธิภาพสูงสุดของเครือข่ายการบริการ โลจิสติกส์ (New Trade Lanes and Logistics Network Optimization) มีกลยุทธ์คือ พัฒนาเส้นทางการค้า (New Trade Lanes) สู่ตะวันออกกลาง แอฟริกา และยุโรปผ่านทางฝั่งทะเลอันดามัน เพื่อรองรับการขยายตัวทางการค้าของประเทศเพื่อนบ้าน โดยการพัฒนาท่าเรือน้ำลึกที่มีศักยภาพฝั่งตะวันตก และการพัฒนาเส้นทางขนส่งเชื่อมโยงท่าเรือกับเส้นทางขนส่งหลักของประเทศและภูมิภาค (Economic Corridor) และพัฒนาเครือข่ายโลจิสติกส์ในประเทศเชื่อมโยงอย่างบูรณาการ (Logistics Network Integration) ทั้งเครือข่ายภายในและการเชื่อมต่อไปสู่ต่างประเทศ โดยพัฒนาระบบการขนส่งหลายรูปแบบ (Multimodal) ระบบการขนส่งสนับสนุน (Feeder) ทางด่วนพิเศษ (Motorway) รวมทั้งศูนย์รวบรวมและกระจายสินค้า (เช่น Logistics Center/Distribution Center/Container Yard เป็นต้น) ตามจุดยุทธศาสตร์ต่าง ๆ ภายในประเทศ ได้แก่ บริเวณที่เป็นประตูการค้าหรือศูนย์กลางกิจกรรมการผลิตและการค้าของภูมิภาค และเมืองศูนย์กลางทางการบิน โดยเน้นให้ภาคเอกชนที่มีความรู้ความสามารถทั้งในและจากต่างประเทศ มีส่วนร่วมในการลงทุนและบริหารจัดการ สนับสนุนการใช้รูปแบบและวิธีการบริหารจัดการขนส่งเพื่อการประหยัดพลังงาน (Transport Management for Energy Saving) เพื่อนำไปสู่การลดต้นทุนการขนส่งทั้งในระดับธุรกิจและระดับประเทศ โดยรัฐเป็นผู้ลงทุนโครงสร้างพื้นฐานสำหรับการเดินทางรถไฟ และปรับบทบาทการรถไฟแห่งประเทศไทยทำหน้าที่บริหารโครงข่ายทางรถไฟและขนส่งผู้โดยสาร และให้เอกชนเข้ามามีบทบาทสำคัญในการจัดหาหัวรถจักร แคร่บรรทุกสินค้า และดำเนินการให้บริการขนส่งสินค้าตลอดจนสนับสนุนระบบขนส่งทางน้ำและทางท่อ การเปลี่ยนรูปแบบพลังงานไปสู่รูปแบบที่มีต้นทุนต่ำ การประยุกต์ใช้วิธีการจัดการขนส่งที่ทันสมัย รวมทั้ง

การใช้เทคโนโลยีการขนส่ง เช่น ระบบ Global Positioning System รถบรรทุกแบบ B-Double หรือการวางแผนขนส่งโดยใช้ซอฟต์แวร์ประยุกต์ ฯลฯ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการบริหารจัดการและลดต้นทุนขนส่ง

3) การพัฒนาธุรกิจให้บริการ โลจิสติกส์ให้สามารถแข่งขันได้ในเวทีการค้าระหว่างประเทศ (Logistics Service Internationalization) โดยมีกลยุทธ์หลัก คือ ส่งเสริมการร่วมลงทุนและความร่วมมือเชิงพันธมิตรระหว่างผู้ให้บริการของไทย และระหว่างผู้ให้บริการของไทยกับผู้ให้บริการขนาดเล็กหรือขนาดกลางของต่างประเทศ โดยสนับสนุนบทบาทขององค์กรภาควิชาการ สมาคมภาคเอกชน และสมาพันธ์โลจิสติกส์ไทย ในการสร้างเครือข่ายความร่วมมือ (Partnership) ระหว่างผู้ให้บริการ โลจิสติกส์ไทย และระหว่างผู้ให้บริการ โลจิสติกส์ไทยกับผู้ให้บริการ โลจิสติกส์ระหว่างประเทศ (Business Matching) เพื่อเพิ่มศักยภาพการแลกเปลี่ยนข้อมูล ความรู้ที่เป็นประโยชน์ และการใช้ประโยชน์จากสินทรัพย์ร่วมกัน (Cost Sharing) เช่น รถบรรทุก และคลังสินค้า และเพื่อขยายขอบข่ายของบริการให้เป็นแบบเบ็ดเสร็จ (Integrated Services) มากขึ้น ส่งเสริมการพัฒนาธุรกิจให้บริการ โลจิสติกส์เฉพาะด้านตามความต้องการของธุรกิจในประเทศ ได้แก่ บริการ โลจิสติกส์แบบเบ็ดเสร็จเพื่อรองรับธุรกิจของ SMEs และ OTOP บริการด้านโลจิสติกส์ในสินค้าเกษตรทั้งในด้านการตรวจสอบสินค้าการรับรอง HACCP, GMP และ GAP บริการ โลจิสติกส์แบบเบ็ดเสร็จสำหรับการรวบรวม เคลื่อนย้าย จัดเก็บ และนำส่งสินค้าเกษตรในลักษณะ Door-to-Door บริการขนส่งหลายรูปแบบ (Multimodal Transport Operators) และบริการด้านประกันภัยขนส่งสินค้าภายในประเทศและระหว่างประเทศ เพื่อนำระบบประกันภัยเข้ามารองรับความเสี่ยงให้แก่ผู้ประกอบการที่เกี่ยวข้องกับระบบโลจิสติกส์ ช่วยลดต้นทุน และเพิ่มความสามารถในการแข่งขันโดยการพัฒนาศูนย์กลาง การทำกิจกรรมส่งเสริมธุรกิจในรูปแบบต่าง ๆ และการปรับปรุงหลักเกณฑ์เกี่ยวกับการส่งเสริมการลงทุนและกฎระเบียบอื่นที่เกี่ยวข้องให้เอื้อต่อการลงทุนและขยายกิจการของเอกชน เป็นต้น

4) การยกระดับประสิทธิภาพกระบวนการอำนวยความสะดวกทางการค้า (Trade Facilitation Enhancement) โดยกลยุทธ์หลัก คือ พัฒนาระบบการนำส่งและแลกเปลี่ยนข้อมูลข่าวสารในกระบวนการ โลจิสติกส์ให้เป็นอิเล็กทรอนิกส์ (e-Logistics)

และพัฒนาระบบ Single Window Entry เป็นศูนย์กลางของระบบสำหรับให้บริการ เพื่อการนำเข้า-ส่งออกและโลจิสติกส์ และมีการเชื่อมโยงข้อมูลทั้งระหว่างหน่วยงาน ผู้ให้บริการภาครัฐที่เกี่ยวข้อง รัฐ-ธุรกิจ และธุรกิจ-ธุรกิจ (G2G, G2B และ B2B) ปรับปรุงระบบภาษีและพิธีการศุลกากรที่เกี่ยวกับการขนส่งสินค้านำเข้า-ส่งออก และการขนส่งสินค้าถ่ายลำ ให้เอื้ออำนวยต่อกระบวนการนำเข้า-ส่งออก สนับสนุนให้มีการ จัดตั้งศูนย์รวบรวมและกระจายสินค้า (Distribution and Logistics Centers) ในตลาด เป้าหมายหลักเพื่อเพิ่มความสามารถในการเข้าสู่ตลาดต่างประเทศของธุรกิจไทย โดย ส่งเสริมการทำธุรกิจผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ เพื่อลดต้นทุนการจัดทำเอกสารและการ นำส่งข้อมูล โดยเร่งออกพระราชกฤษฎีกาเกี่ยวกับข้อยกเว้นการบังคับใช้กฎหมายว่า ด้วยธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ วิธีการแบบปลอดภัยในการทำธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ การกำกับธุรกิจบริการเกี่ยวกับธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ และการทำธุรกรรมทาง อิเล็กทรอนิกส์ของภาครัฐ รวมทั้ง กฎหมายและระเบียบอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการทำ ธุรกรรมผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ และเพิ่มประสิทธิภาพและคุณภาพการให้บริการด้าน การตรวจสอบแมลงศัตรูพืช สารพิษตกค้างและสารปนเปื้อนของสินค้าเกษตรและ ผลิตภัณฑ์ ทั้งเพื่อการนำเข้าและส่งออก เพื่อให้ผลการตรวจได้มาตรฐานเป็นที่ยอมรับ ของประเทศคู่ค้า เพิ่มความเร็วในการส่งสินค้าจากผู้ผลิตถึงลูกค้ารวมทั้งลดค่าใช้จ่าย ของผู้ส่งออกในการจัดการกับสินค้าที่ถูกส่งคืน (Reverse Logistics)

5) การพัฒนากำลังคนและกลไกการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ (Capacity Building) กลยุทธ์หลัก คือ เร่งรัดขยายการฝึกอบรมให้กับบุคลากรทั้งภาคการผลิตและ ธุรกิจให้บริการโลจิสติกส์ โดยการอบรมและรณรงค์ให้ผู้บริหารในสถานประกอบการ เห็นความสำคัญ และเข้าใจแนวทางและวิธีการเพิ่มประสิทธิภาพระบบโลจิสติกส์ การ รณรงค์ให้บริษัทส่งพนักงานไปอบรมและนำค่าใช้จ่ายด้านการฝึกอบรมมาลดหย่อน ภาษี การเร่งพัฒนาบุคลากรผู้ฝึกสอน (Training for the Trainer) ทั้งโดยการอบรมและ ศึกษาต่อในระดับที่สูงขึ้นเพื่อขยายความสามารถในการอบรมของสถาบันต่าง ๆ การ สร้างระบบรับรองทักษะแรงงานและการส่งเสริมความร่วมมือระหว่างสถาบันพัฒนา บุคลากรกับ สถานประกอบการเพื่อสร้างทักษะของบุคลากรให้ตรงกับความต้องการ ของธุรกิจโดยการจัดกระบวนการเรียนการสอนแบบสหกิจศึกษา ปรับปรุงกระบวนการ

ผลิตบุคลากร การวิจัยและพัฒนาวิชาชีพ โลจิสติกส์ให้สอดคล้องกับความต้องการของธุรกิจ และได้รับมาตรฐานสากล เพื่อต่อการพัฒนาบุคลากรให้มีระดับทักษะสูงขึ้น สามารถแข่งขันได้ในเวทีธุรกิจและการค้าระหว่างประเทศ โดยสนับสนุนให้มีการร่วมมือระหว่างสถาบันการศึกษา หน่วยงานวิจัย สถาบันพัฒนาบุคลากรของภาคเอกชน และสถานประกอบการในการพัฒนาหลักสูตรและกระบวนการเรียนการสอนให้ได้มาตรฐานสากล การสนับสนุนให้มีการวิจัยและพัฒนาเพื่อแก้ไขปัญหาในทางปฏิบัติให้กับธุรกิจหรืออุตสาหกรรม มีการจัดทำมาตรฐานวิชาชีพและมาตรฐานฝีมือแรงงาน และมาตรฐานเงินเดือน ตลอดจนกำหนดแนวทางความก้าวหน้าในอาชีพที่ชัดเจน รวมทั้งสนับสนุนสถาบันการศึกษาชั้นสูงสร้างความเป็นเลิศขององค์ความรู้ด้านโลจิสติกส์และผลิตบุคลากรที่มีความสามารถในระดับสูง (Excellence) เพื่อสนับสนุนการสร้างและถ่ายทอดนวัตกรรมด้านโลจิสติกส์ สนับสนุนให้มีการพัฒนาระบบข้อมูล โลจิสติกส์สำหรับการบริหารจัดการ โลจิสติกส์ทั้งระดับมหภาคและธุรกิจเพื่อเป็นเครื่องมือในการวางแผนและขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ ที่สำคัญและเป็นข้อมูลระดับประเทศ ได้แก่ ระบบข้อมูลเกี่ยวกับรูปแบบการเคลื่อนย้ายสินค้าของประเทศ (Commodity Flow) ข้อมูลต้นทุน มูลค่าเพิ่มอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ รวมทั้งตัวชี้วัดระดับประสิทธิภาพการบริหารจัดการ โลจิสติกส์ของประเทศในมิติต่าง ๆ สนับสนุนให้มีการจัดตั้งสมาคมฯ โลจิสติกส์แห่งประเทศไทยอย่างเป็นทางการ และมีบทบาทภารกิจที่ชัดเจน เพื่อเป็นหน่วยงานกลางและกลไกหลักของภาคเอกชนในการขับเคลื่อนกระบวนการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศร่วมกับภาครัฐ

4. หลักกฎหมายระหว่างประเทศว่าด้วยสนธิสัญญา

เนื่องจากแต่ละประเทศย่อมมีอำนาจอธิปไตยเป็นของตนเองและกฎระเบียบภายในที่แตกต่างกัน การติดต่อเชื่อมความสัมพันธ์ในทางระหว่างประเทศไม่ว่าจะเป็นทางการทูต หรือทางการค้าจำเป็นที่จะต้องมีการมีข้อตกลงร่วมกันเพื่อใช้เป็นแนวทางปฏิบัติ และป้องกันปัญหาจากความแตกต่างของกฎระเบียบภายใน จึงมีการทำความตกลงในลักษณะที่เป็นระหว่างประเทศขึ้นมากมาย ดังนั้น เพื่อให้ความตกลงระหว่างประเทศ

ต่าง ๆ มีผลบังคับและยอมรับจากนานาประเทศ จึงมีการกำหนดแบบแผนและพิธีการ ในการจัดทำความตกลงระหว่างประเทศโดยการรวบรวมจากจารีตประเพณีในการทำ ความตกลงระหว่างประเทศต่าง ๆ ในอนุสัญญากรุงเวียนนาว่าด้วยกฎหมายสนธิสัญญา ค.ศ. 1969

4.1 ความหมายของสนธิสัญญา

ตามอนุสัญญากรุงเวียนนาว่าด้วยกฎหมายสนธิสัญญา ค.ศ. 1969 ได้ให้ คำนิยามของคำว่า “สนธิสัญญา” ในมาตรา 2 วรรค 1 a ว่า สนธิสัญญา หมายถึง ข้อตกลง ระหว่างประเทศที่ได้ทำขึ้นเป็นลายลักษณ์อักษรระหว่างรัฐต่าง ๆ และอยู่ภายใต้กฎหมาย ระหว่างประเทศไม่ว่าจะได้ทำขึ้นเป็นฉบับเดียวหรือสองฉบับหรือหลายฉบับผนวกเข้า ด้วยกันและไม่ว่าจะเรียกชื่อเช่นใด

ความหมายของคำว่า “สนธิสัญญา” ตามที่กล่าวข้างต้นก็ยังเป็นความหมาย ที่ยังไม่ครอบคลุมนัก เนื่องจากการทำความตกลงระหว่างประเทศนั้นตามข้อเท็จจริง แล้วมิใช่เป็นข้อตกลงระหว่างรัฐต่าง ๆ เท่านั้น แต่นิติบุคคลที่มีสถานะเป็นนิติบุคคล ในทางระหว่างประเทศที่มีการทำข้อตกลงระหว่างกันหรือระหว่างรัฐต่าง ๆ ด้วยเช่นกัน ดังนั้นอาจให้คำนิยามของ “สนธิสัญญา” ได้ว่า สนธิสัญญา คือ ความตกลงระหว่างประเทศ ที่ทำขึ้นเป็นหนังสือระหว่างรัฐต่าง ๆ หรือระหว่างรัฐกับองค์การระหว่างประเทศ หรือ ระหว่างองค์การระหว่างประเทศด้วยกัน และอยู่ภายใต้บังคับของกฎหมายระหว่าง ประเทศ ไม่ว่าจะทำขึ้นเป็นฉบับเดียวหรือสองฉบับหรือหลายฉบับผนวกเข้าด้วยกัน ครอบคลุมถึงความ ตกลงระหว่างประเทศทุกรูปแบบ เช่น สนธิสัญญา อนุสัญญา ความ ตกลง ข้อตกลง หนังสือ แลกเปลี่ยน พิธีสาร กรรมสารทั่วไป กรรมสารสุดท้าย เป็นต้น โดยมีความมุ่งหมายเพื่อให้เกิดผลผูกพันทางกฎหมายระหว่างกันตามกฎหมายระหว่าง- ประเทศ

4.2 หลักในการทำสนธิสัญญา¹³

การทำสนธิสัญญานั้นจำเป็นที่จะต้องทำความเข้าใจในหลักการเบื้องต้นเกี่ยวกับความสัมพันธ์ระหว่างอำนาจอธิปไตยกับความตกลงระหว่างประเทศ ซึ่งมีผลเป็นการจำกัดอำนาจอธิปไตยบางส่วนของรัฐ เพื่อผูกพันรัฐตามสนธิสัญญา

หลักการพื้นฐานที่สำคัญในการทำสนธิสัญญา ได้แก่ หลักการกระทำโดยสุจริต (Good Faith หรือ Bona Fide) หลักการแสดงเจตนา หรือการแสดงเจตจำนงโดยอิสระหรือการแสดงเจตนาโดยสมัครใจ (Free Consent) ซึ่งเป็นหลักการที่สำคัญอย่างยิ่งในการทำสนธิสัญญา และหลักการที่ยอมรับในทางระหว่างประเทศ เช่น หลักสัญญาต้องเป็นสัญญา (Pacta Sunt Servanda) รัฐทุกรัฐในประชาคมระหว่างประเทศมีอำนาจอธิปไตยที่เท่าเทียมกันไม่ว่ารัฐเล็กหรือรัฐใหญ่ การทำสนธิสัญญาจึงควรอยู่บนพื้นฐานแห่งหลักการเช่นว่านี้ รัฐทุกรัฐมีอำนาจในการทำสนธิสัญญา อำนาจการทำสนธิสัญญาจะกระทำผ่านตัวแทนของรัฐ ซึ่งตัวแทนของรัฐในการทำสนธิสัญญา โดยตำแหน่งหรือโดยมีอำนาจหน้าที่ ได้แก่ ประมุขของรัฐ หัวหน้ารัฐบาล และรัฐมนตรีว่าการกระทรวงการต่างประเทศ ในการดำเนินการหรือการกระทำทุกกรณีที่เกี่ยวข้องกับการทำสนธิสัญญา

หัวหน้าคณะผู้แทนทางการทูตมีอำนาจส่วนที่เกี่ยวกับการยอมรับหรือการรับเอาข้อบทของสนธิสัญญาที่กระทำระหว่างรัฐผู้รับกับรัฐผู้ส่งทูต ซึ่งกรณีนี้ใช้สำหรับการทำสนธิสัญญาสองฝ่ายระหว่างสองรัฐนั้นเท่านั้นผู้เป็นตัวแทนรัฐ เพื่อเข้าร่วมในการประชุมระหว่างประเทศ หรือองค์การระหว่างประเทศ หรือองค์การใดขององค์การระหว่างประเทศ โดยมีอำนาจส่วนที่เกี่ยวกับการยอมรับข้อบทของสนธิสัญญาในการประชุมระหว่างประเทศองค์การระหว่างประเทศหรือองค์การขององค์การระหว่างประเทศนั้น ๆ โดยผู้แทนเหล่านั้นได้รับการรับรองอย่างเป็นทางการ (Accredited) ผู้แทนรัฐเหล่านี้ไม่จำเป็นต้องแสดงหนังสือมอบอำนาจเต็ม (Full Powers)¹⁴

¹³ลาวัญย์ ถนัดศิลป์กุล, **กระบวนการทำสนธิสัญญากับขั้นตอนการให้สัตยาบัน** [Online], available URL: <http://www.dft.moc.go.th/seminar/Ratification.doc>, 2551 (กันยายน, 10).

¹⁴Vienna Convention on the Law of Treaties 1969, Article 47.

นอกจากนี้รัฐอาจจะแต่งตั้งหรือมอบอำนาจให้บุคคลใดหรือคณะบุคคลเป็นตัวแทนรัฐผู้มีอำนาจเต็มในการเจรจาทำสนธิสัญญาได้โดยมีหนังสือมอบอำนาจเต็ม “Full Powers” การเจรจา (Negotiation) ยอมรับ (Acceptance) รับรอง (Adoption) ข้อบทของสนธิสัญญา และการแสดงเจตนาของรัฐในการที่รัฐจะผูกพันตามผลของสนธิสัญญา หรือเพื่อที่จะกระทำการใด ๆ ให้เสร็จสิ้นสมบูรณ์เกี่ยวกับการทำสนธิสัญญา รัฐภาคีไม่อาจปฏิเสธความผูกพันต่อสนธิสัญญาที่ตัวแทนได้กระทำแล้ว กล่าวคือ รัฐไม่อาจกล่าวอ้างความไม่สมบูรณ์ในการแต่งตั้งผู้แทนของรัฐ ซึ่งได้รับการแต่งตั้งมาโดยไม่เป็นไปตามกฎหมายภายในของรัฐนั้น ๆ มาเป็นข้ออ้างที่จะไม่ผูกพันตามผลของสนธิสัญญาที่กระทำขึ้น โดยการแสดงเจตนารมณ์ของรัฐโดยผู้แทนบุคคลนั้น เว้นแต่ความไม่สมบูรณ์ เพราะการไม่ปฏิบัติตามกฎหมายภายในเป็นที่ทราบอย่างประจักษ์แจ้ง และการแต่งตั้งที่ไม่ชอบนั้นเป็นส่วนที่เกี่ยวกับกฎหมายภายในที่สำคัญอย่างยิ่งด้วย จึงเป็นสิ่งที่ประเทศไทยพึงระมัดระวังอย่างยิ่งในการทำสนธิสัญญา

หลังจากที่รัฐภาคีเจรจา (Negotiation) ตกลงและยกร่าง (Draft) สนธิสัญญา ตลอดจนพิจารณาร่างสนธิสัญญา จนได้ข้อบทของสนธิสัญญาตามที่รัฐภาคีเห็นชอบแล้ว ภาคีกก็จะให้การรับรองร่างสนธิสัญญา (Adoption) ที่เรียกว่า เป็นการรับรองชั่วคราว และให้ความเห็นชอบรับรองความถูกต้องแท้จริงของข้อบทของสนธิสัญญา (Authentication) ตามที่ได้ตกลงกัน ขั้นตอนต่อไปคือ รัฐภาคีพร้อมจะแสดงว่ายินยอมผูกพันตามสนธิสัญญา (Expressing Consent to be Bound by the Treaty) อันเป็นการรับรองขั้นสุดท้าย ซึ่งการให้ความยินยอมของรัฐเพื่อผูกพันตามสนธิสัญญานั้นสามารถกระทำได้หลายวิธี ซึ่งวิธีที่ได้รับความนิยมและเป็นทางปฏิบัติของรัฐส่วนใหญ่ ได้แก่ การลงนาม (Signature) การแลกเปลี่ยนตราสาร (Exchange of Instruments) การให้สัตยาบัน (Ratification) การยอมรับ (Acceptance) การให้ความเห็นชอบ (Approval) การภาคยานุวัติ (Accession) นอกจากการให้ความยินยอมผูกพันตามสนธิสัญญาของภาคีสถิตินั้นยังอาจจะกระทำได้โดยวิธีอื่น ๆ ตามที่รัฐภาคีของสนธิสัญญาได้ตกลงกันหรืออาจจะโดยวิธีอื่นใดตามกฎหมายระหว่างประเทศ ความผูกพันตามสนธิสัญญาต่อรัฐเป็นความผูกพันที่มีอยู่เหนือดินแดนทั้งหมดของรัฐ หลักการที่สำคัญอีกประการหนึ่ง คือ หลักสนธิสัญญาไม่มีผลย้อนหลัง (Non-retroactivity of Treaty) ซึ่งเป็นหลักการทั่วไปที่ใช้กับการกระทำทาง

ทางกฎหมายระหว่างประเทศ กล่าวคือ เว้นแต่จะปรากฏเจตนาเป็นอย่างอื่นแตกต่างไปจากที่ปรากฏในสนธิสัญญาหรือปรากฏเป็นกรณีอย่างอื่น บทบัญญัติต่าง ๆ ของสนธิสัญญาย่อมไม่ผูกพันภาคีของสนธิสัญญาในส่วนที่เกี่ยวกับการกระทำหรือเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นก่อนวันสนธิสัญญามีผลใช้บังคับต่อภาคีของสนธิสัญญานั้น หรือสถานการณ์ซึ่งได้สิ้นสุดลงก่อนวันที่สนธิสัญญามีผล

สำหรับลักษณะความผูกพันของสนธิสัญญาต่อกฎหมายภายในนั้น เมื่อสนธิสัญญามีผลใช้บังคับแล้ว รัฐภาคีจะต้องผูกพันตามบทบัญญัติของสนธิสัญญา และเนื่องจากการปฏิบัติตามพันธกรณีของสนธิสัญญานี้ครอบคลุมถึงองค์กรต่าง ๆ ของรัฐทั้งหมดในฐานะที่องค์กรเหล่านี้ต้องทำหน้าที่บังคับการให้เป็นไปตามสนธิสัญญาไม่ว่าจะเป็นองค์กรฝ่ายบริหาร นิติบัญญัติ หรือตุลาการ จึงมีความจำเป็นที่จะต้องมีการออกกฎหมายภายในมารองรับ กล่าวคือ อนุวัติการตามสนธิสัญญา เพื่อบังคับการให้เป็นไปตามผลของสนธิสัญญานั้น ๆ ซึ่งมีวิธีการต่าง ๆ เช่น ออกพระราชบัญญัติมารองรับสนธิสัญญา การออกกฎหมายให้เป็นไปตามสนธิสัญญา หรือ การนำข้อบทในสนธิสัญญามาตราเป็นกฎหมาย เป็นต้น

4.3 การบังคับตามสนธิสัญญาของประเทศไทย

เมื่อสนธิสัญญามีผลใช้บังคับแล้ว ภาคีคู่สัญญาจะต้องผูกพันเพื่อปฏิบัติตามข้อกำหนดหรือบทบัญญัติต่าง ๆ ของสนธิสัญญา การปฏิบัติตามพันธกรณีจึงครอบคลุมถึงองค์กรต่าง ๆ ของรัฐทั้งหมด ในฐานะที่องค์กรภายในรัฐเหล่านั้นเป็นเสมือนเครื่องมือกลไกของรัฐไม่ว่าองค์กรนั้น ๆ จะเป็นองค์กรบริหาร นิติบัญญัติ หรือตุลาการในระดับใดก็ตาม พันธกรณีตามสนธิสัญญาที่มีต่อรัฐนั้น นอกจากจะเป็นพันธกรณีที่รัฐจะต้องกระทำการหรือคว้นกระทำการใด ๆ แล้ว รัฐยังต้องอนุวัติการหรือดำเนินการต่าง ๆ ให้เป็นไปตามข้อกำหนดของสนธิสัญญา โดยพิจารณาว่าจะต้องมีการออกกฎหมายเพิ่มเติมเพื่อปฏิบัติตามสนธิสัญญาหรือไม่

ตามกฎหมายรัฐธรรมนูญฉบับปัจจุบัน (พ.ศ. 2550) มาตรา 190 ได้กำหนดไว้ว่า พระมหากษัตริย์ทรงไว้ซึ่งพระราชอำนาจในการทำหนังสือสัญญาสันติภาพ สัญญาสงบศึก และสัญญาอื่นกับนานาประเทศหรือองค์การระหว่างประเทศ

หนังสือสัญญาใดมีบทเปลี่ยนแปลงอาณาเขตไทย หรือเขตพื้นที่นอกอาณาเขตซึ่งประเทศไทยมีสิทธิอธิปไตยหรือมีเขตอำนาจตามหนังสือสัญญาหรือตามกฎหมายระหว่างประเทศ หรือจะต้องออกพระราชบัญญัติเพื่อให้การเป็นไปตามสัญญา หรือมีผลกระทบต่อความมั่นคงทางเศรษฐกิจหรือสังคมของประเทศอย่างกว้างขวาง หรือมีผลผูกพันด้านการค้า การลงทุน หรืองบประมาณของประเทศ อย่างมีนัยสำคัญ ต้องได้รับความเห็นชอบของรัฐสภา ในการนี้ รัฐสภาจะต้องพิจารณาให้แล้วเสร็จภายในหกสิบวัน นับแต่วันที่ได้รับเรื่องดังกล่าว

บทบัญญัติดังกล่าวแสดงถึงอำนาจในการทำข้อตกลงระหว่างประเทศ ซึ่งในมาตรา 3 แห่งรัฐธรรมนูญฉบับปัจจุบัน กล่าวถึงว่า พระมหากษัตริย์ทรงให้อำนาจนี้โดยผ่านทางฝ่ายบริหาร ดังนั้น อำนาจในการทำข้อตกลงระหว่างประเทศหรือสนธิสัญญาจึงเป็นอำนาจของฝ่ายบริหาร แต่กรณีที่เป็นการทำข้อตกลงระหว่างใดที่มีบทเปลี่ยนแปลงอาณาเขตไทยหรือเขตอธิปไตยแห่งชาติ หรือจะต้องออกพระราชบัญญัติเพื่อให้การเป็นไปตามข้อตกลงระหว่างประเทศนั้น ๆ แม้ว่าฝ่ายบริหารจะเป็นผู้มีอำนาจในการทำข้อตกลงระหว่างประเทศดังกล่าวก็ต้องได้รับความเห็นชอบจากรัฐสภา

ตามหลักกฎหมายระหว่างประเทศแล้ว การให้ความเห็นชอบของรัฐสภานี้เป็นการกระทำตามบทบัญญัติแห่งรัฐธรรมนูญซึ่งเป็นกฎหมายภายใน โดยหลักย่อมไม่มีผลถึงความสมบูรณ์ของสนธิสัญญาหรือข้อตกลงระหว่างประเทศ การที่รัฐสภาไม่เห็นชอบแก่สนธิสัญญาหรือข้อตกลงระหว่างประเทศใด ๆ จึงเป็นปัญหาของกฎหมายภายในและเป็นปัญหาความรับผิดชอบทางการเมืองของฝ่ายบริหารที่มีต่อฝ่ายนิติบัญญัติ หากได้เป็นเหตุที่จะยับยั้งหรือกล่าวอ้างกฎหมายภายในของตนมาเป็นข้อแก้ตัวรัฐอื่น ๆ ที่เป็นฝ่ายในสนธิสัญญาหรือข้อตกลงระหว่างประเทศที่จะไม่ปฏิบัติตามได้¹⁵

¹⁵Alabama Case 1872 และ Case Concerning the Greco-Bulgarian “Communities” ของ P.C.I.J. Series B, No. 17; ประสิทธิ์ เอกบุตร, **กฎหมายระหว่างประเทศ เล่ม 1 สนธิสัญญา**, พิมพ์ครั้งที่ 4 (กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์วิญญูชน, 2551), หน้า 58.