

บทที่ 5

บทสรุปและข้อเสนอแนะ

1. บทสรุป

เมื่อได้ศึกษาถึงสภาพปัญหาการบังคับใช้กฎหมายเศรษฐกิจระหว่างประเทศ ทฤษฎี ความหมาย วิวัฒนาการและระดับการพัฒนาโลจิสติกส์ รวมถึงกฎเกณฑ์การเปิดเสรีการค้าบริการในสาขาบริการที่มีความเกี่ยวข้องกับโลจิสติกส์และสาขาบริการที่เกี่ยวข้อง กฎหมายภายใน รวมทั้งได้ทำการวิเคราะห์ถึงปัญหาด้านการเปิดตลาดและข้อจำกัดของประเทศไทยในการบังคับให้เป็นไปตามความตกลงว่าด้วยการค้าบริการ (GATS) สรุปได้ว่า

ความตกลงว่าด้วยการค้าบริการ (GATS) นั้นมีลักษณะของความผูกพันแยกเป็น 2 ระดับ คือความผูกพันตาม ข้อผูกพันทั่วไป (General Commitments) ซึ่งเป็นข้อผูกพันเกี่ยวกับหลักการในการเปิดเสรีการค้าบริการที่มีผลผูกพันทุกสาขาบริการที่ประเทศสมาชิกต้องปฏิบัติตามโดยทันทีและไม่มีเงื่อนไข และลักษณะข้อผูกพันเฉพาะ (Specific Commitments) ที่หากประเทศสมาชิกใดยังไม่พร้อมที่จะเปิดเสรีในสาขาบริการใดแต่ต้องการจะผูกพันเป็นการเฉพาะสาขา ประเทศสมาชิกก็สามารถที่จะผูกพันตนตามความประสงค์และพร้อมของแต่ละประเทศได้ โดยกำหนดข้อยกเว้นไว้ในตารางคำมั่นเฉพาะ (Schedule of Specific Commitment) ข้อยกเว้นดังกล่าวจะต้องมีการเจรจาเพื่อเปิดเสรีเพิ่มขึ้นตามรอบการเจรจาของความตกลง GATS ที่เปิดให้ประเทศสมาชิกมีการเจรจาเพื่อเปิดเสรีและลดข้อจำกัดทางการค้าบริการในทุก ๆ 5 ปี

เมื่อพิจารณาถึงการบริการด้านโลจิสติกส์ที่มีกิจกรรมที่เกี่ยวข้องหลายกิจกรรม ซึ่งที่กล่าวในการศึกษาครั้งนี้ ได้แก่ การบริการด้านขนส่ง ซึ่งรวมทั้งการขนส่งทางบก ทางน้ำ และทางอากาศ การไปรษณีย์ กิจการสื่อสาร โทรคมนาคม บริการบริหารจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศและตัวแทนออกของ ซึ่งทุก ๆ กิจกรรมมีกฎหมายที่เกี่ยวข้อง

ข้องกับการเปิดตลาดและข้อจำกัดด้านการเปิดเสรีอยู่หลายฉบับ เช่น พระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว พ.ศ. 2542 พระราชบัญญัติการทำงานของคนต่างด้าว พ.ศ. 2521 พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 พระราชบัญญัติไปรษณีย์ พ.ศ. 2479 พระราชบัญญัติส่งเสริมพาณิชย์นาวี พ.ศ. 2521ฯ ซึ่งข้อกำหนดเหล่านี้จะมีบทบัญญัติที่เป็นการจำกัดการเข้ามาประกอบกิจการและการลงทุนของชาวต่างด้าว แม้บางฉบับจะเปิดช่องทางให้บุคคลต่างด้าวสามารถเข้ามาประกอบกิจการได้ แต่ก็ต้องมีการขออนุญาตจากผู้มีอำนาจ ซึ่งเป็นผู้ดำรงตำแหน่งตั้งแต่ อธิบดี รัฐมนตรี และคณะรัฐมนตรี และผู้ประกอบการยังต้องประสบกับปัญหาด้านระเบียบและพิธีการในการขออนุญาตซึ่งมีล่าช้า ซึ่งในส่วนนี้ผู้ประกอบการของไทยเองก็ยังคงประสบปัญหาอยู่ การพัฒนาการบริหารด้านโลจิสติกส์ของประเทศไทยยังขาดการลงทุนและร่วมทุนจากผู้ประกอบการที่มีความสามารถและมีศักยภาพในกับการประกอบการจากต่างประเทศ ประเทศไทยจึงยังมีข้อสว่นในกิจกรรมบางอย่างที่สว่นไว้เฉพาะคนไทยเท่านั้น เช่น การขนส่งภายในประเทศ การไปรษณีย์ ซึ่งข้อสว่นดังกล่าวในอนาคตก็ไม่สามารถที่จะสว่นไว้ต่อไปได้เนื่องจากหลักการเปิดเสรีเพิ่มขึ้นตามลำดับ ดังนั้น การพัฒนาระบบโลจิสติกส์และเพิ่มศักยภาพของผู้ประกอบการน่าจะเป็นหนทางที่จะช่วยให้ผู้ประกอบการไทยได้ โดยปรับปรุงกฎหมายที่ล้าสมัย และออกกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการบริการประเภทนี้ให้ชัดเจน

2. ข้อเสนอแนะ

การบริการด้านโลจิสติกส์ มีกิจกรรมที่เกี่ยวข้องมากมายไม่ว่าจะเป็น การขนส่ง การแลกเปลี่ยนข้อมูลระหว่างส่วนต่าง ๆ หรือกิจกรรมต่าง ๆ ส่วนใหญ่มีผู้เกี่ยวข้องมากกว่าหนึ่งฝ่าย ไม่ว่าจะเป็นกิจกรรมระหว่างภาครัฐ หรือภาครัฐกับภาคเอกชน หรือระหว่างภาคเอกชนด้วยกันเอง ปฏิสัมพันธ์ดังกล่าวจะต้องได้รับความคุ้มครองทางกฎหมาย เพื่อให้ได้รับความยุติธรรมและชัดเจน ที่จะสามารถระบุหน้าที่และความรับผิดชอบของแต่ละฝ่ายได้ หากจะพิจารณาถึงประเด็นด้านกฎหมายของไทยที่จะต้องได้รับการพัฒนาเพื่อรองรับการเปิดเสรีตามข้อผูกพันต่าง ๆ และการพัฒนาศักยภาพ

ผู้ประกอบการให้สามารถแข่งขันกับผู้ประกอบการต่างชาติได้ อาจต้องมีการปรับปรุงกฎหมายใน 2 ลักษณะ คือ กฎหมายที่สนับสนุนกิจกรรมด้านโลจิสติกส์ และกฎหมายที่ต้องได้รับการปรับปรุงให้ทันสมัย

2.1 กฎหมายที่สนับสนุนกิจกรรมด้านโลจิสติกส์

กฎหมายที่สนับสนุนกิจกรรมด้านโลจิสติกส์ คือ กฎหมายที่มุ่งส่งเสริมให้กิจกรรมด้านโลจิสติกส์มีประสิทธิภาพสูงสุด ได้แก่ กฎหมายด้านการขนส่ง ระเบียบด้านการนำเข้าส่งออก กฎหมายสำหรับผู้ประกอบการด้านโลจิสติกส์ ซึ่งกฎหมายในปัจจุบันยังไม่มี ความชัดเจน โดยเฉพาะอย่างยิ่งกฎหมายด้านการขนส่ง เช่น กฎหมายเกี่ยวกับน้ำหนักบรรทุก ซึ่งควรระบุถึงพิกัดน้ำหนักบรรทุกที่รถบรรทุกสามารถบรรทุกได้และการใช้ถนนสำหรับการขนส่งควรมีการปรับปรุงให้มีความคล่องตัวมากขึ้น เนื่องจากสภาพการขนส่งทางบกของไทย ผู้ประกอบการขนส่งยังคงติดขัดในเรื่องการจำกัดเวลาและเส้นทางการขนส่งของภาครัฐอยู่ ซึ่งความไม่ชัดเจนเหล่านี้ส่งผลโดยตรงกับการบริหารงานของผู้ประกอบการ รวมถึงผู้ใช้บริการและผู้ให้บริการขนส่งด้วย ปริมาณการขนส่งเป็นตัวแปรสำคัญในการบริหารด้านโลจิสติกส์ และเป็นที่ทราบดีว่าประเทศที่ระบบโลจิสติกส์มีการพัฒนาแล้วนั้น มักจะมีอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ที่มีความเข้มแข็งและเป็นกลจักรสำคัญในการช่วยให้ต้นทุนด้านโลจิสติกส์ของประเทศลดลงในระยะยาว อย่างไรก็ตามที่ผ่านมามาประเทศไทยยังไม่มีกฎหมายที่จะใช้รับรองสถานะและกำหนดบทบาทผู้ให้บริการโลจิสติกส์โดยตรงธุรกรรมที่เกิดขึ้นระหว่างผู้ใช้กับผู้ให้บริการส่วนใหญ่ โดยเฉพาะในเรื่องของความรับผิดชอบในกรณีที่สินค้าเกิดความเสียหายจะอยู่ภายใต้ขอบเขตของประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยการรับขนของ และกฎหมายการรับขนทางทะเล ซึ่งเป็นกฎหมายที่มีขอบเขตกว้างมาอนุโลมใช้ก่อน การขาดกฎหมายที่เฉพาะเจาะจงสำหรับผู้ให้บริการด้านโลจิสติกส์นี้ทำให้เกิดปัญหาหลักสองประการ คือ ประการแรก เนื่องจากการไม่มีการกำหนดชัดเจนถึงความหมายและคำจำกัดความของผู้ให้บริการด้านโลจิสติกส์อย่างชัดเจน ดังนั้นการควบคุมมาตรฐานการให้บริการของผู้ให้บริการจึงทำได้ยาก ประการที่สอง คือ เนื่องจากการประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ไม่มีการกำหนดความรับผิดชอบ (Liability) ที่ชัดเจน ผู้ให้บริการด้าน

โลจิสติกส์ของไทยยังมีขนาดเล็ก ระเบียบขั้นตอนที่มีความยุ่งยากซับซ้อนในการนำเข้าหรือส่งออกทำให้ต้องใช้เวลาในการดำเนินพิธีการต่าง ๆ และขาดประสิทธิภาพทั้งในด้านเวลาและต้นทุน

แม้ว่าจะมีกฎหมายที่ได้เริ่มดำเนินการแก้ไขไปบางส่วนแล้ว หากแต่ยังมีกฎหมายที่ใช้สนับสนุนกิจกรรมด้านโลจิสติกส์ในบางด้านยังไม่ได้ได้รับความสนใจเท่าที่ควร ได้แก่ กฎหมายรองรับสถานะผู้ให้บริการด้านโลจิสติกส์ ซึ่งควรระบุความหมาย คำจำกัดความของผู้ให้บริการด้านโลจิสติกส์ เช่น การจะเป็นผู้ให้บริการด้านโลจิสติกส์ต้องมีทุนจดทะเบียนเท่าใด การขอใบอนุญาตประกอบการ เป็นต้น การทำเช่นนี้ทำให้ภาครัฐสามารถกำหนดควบคุมมาตรฐานของผู้ให้บริการได้ และมีข้อมูลที่ใช้วิเคราะห์เพื่อเข้าใจถึงสภาพตลาดของผู้ให้บริการด้านโลจิสติกส์ได้ การสร้างความชัดเจนความแตกต่างระหว่างท่าเรือเอกชน และผู้ประกอบการท่าเรือ เพื่อให้เกิดการแบ่งแยกความรับผิดชอบให้ชัดเจน การกำหนดมาตรการทางกฎหมายที่เหมาะสมในการควบคุมการขนส่งน้ำมันทางท่อ ซึ่งเป็นการบริหารจัดการขนส่งที่จะช่วยลดค่าบริการขนส่งลงได้เป็นจำนวนมาก โดยสรุปกฎหมายที่สนับสนุนกิจกรรมโลจิสติกส์ที่มีอยู่จะต้องเป็นกฎหมายที่ช่วยอำนวยความสะดวกในการประกอบกิจการมิให้เป็นข้อจำกัดสำหรับผู้ประกอบการเอง การปรับปรุงแก้ไขกฎหมายในส่วนน่าจะช่วยลดต้นทุนด้านโลจิสติกส์และส่งเสริมการแข่งขันในภาคการค้าบริการด้านนี้ได้

2.2 กฎหมายที่ต้องปรับปรุงให้ทันสมัย

วิวัฒนาการของธุรกิจทำให้เกิดรูปแบบทางธุรกิจที่เปลี่ยนไป (Business Model) ดังนั้นจึงต้องมีการปรับปรุงกฎหมายให้ทันสมัยมากขึ้น เพื่อรองรับและควบคุมลักษณะธุรกิจใหม่ ๆ อาทิเช่น กฎหมายรับรองการทำธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ เพื่อให้เกิดความรวดเร็วและลดต้นทุนทุกการดำเนินธุรกิจ การทำธุรกรรมอิเล็กทรอนิกส์จึงเกิดขึ้น ไม่ว่าจะเป็นการแลกเปลี่ยนข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ (Electronic Data Interchange--EDI) หรือการดำเนินเอกสารด้านโลจิสติกส์ โดยทางอิเล็กทรอนิกส์ก็ดี เช่น ใบขนส่งสินค้า เป็นต้น ซึ่งการทำธุรกรรมเหล่านี้จำเป็นต้องได้รับการรับรองโดยกฎหมาย ทั้งนี้ปัจจุบันประเทศไทยได้มีการออกกฎหมายแม่บทเพื่อรองรับการทำธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์

แล้ว หากแต่ยังมีกฎหมายรองต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องที่ต้องได้รับการปรับแก้ไขเพิ่มเติมอีก และที่สำคัญ คือ กฎหมายรองรับการเปิดเสรี ปัจจุบันประเทศต่าง ๆ ในประชาคมโลก ได้มีการเปิดเสรีทางการค้ามากขึ้น การเปิดเสรีดังกล่าวไม่เป็นเพียงแต่การลดภาษีนำเข้า แต่ยังมีความพยายามที่จะเพิ่มการอำนวยความสะดวกทางการค้า (Trade Facilitation) อีกด้วย เพื่อให้การเปิดเสรีนั้นเป็นไปได้อย่างมีประสิทธิภาพ กฎหมาย กฎระเบียบด้านการค้าของประเทศต่าง ๆ ในปัจจุบันจะต้องสอดคล้องกัน เช่น กฎหมายเขตการค้าเสรี กฎหมายด้านเขตศุลกากร เป็นต้น

จากการศึกษาสถานการณ์ของการประกอบธุรกิจบริการด้านโลจิสติกส์ในปัจจุบันเห็นได้ว่า ตลาดธุรกิจบริการขนส่งและโลจิสติกส์ รวมถึงบริการที่เกี่ยวข้องในประเทศไทยมีการแข่งขันค่อนข้างมากอยู่แล้ว โดยผู้ประกอบการที่เป็นพันธมิตรของ บริษัทต่างชาติจะครองส่วนแบ่งตลาดในส่วนของบริการไปรษณีย์ด่วน บริการรับจ้างออกของบริการรับจัดส่งสินค้าระหว่างประเทศ ศูนย์กระจายสินค้า ซึ่งเป็นบริการที่บริษัทข้ามชาติที่มีเครือข่ายระบบการจัดการที่ทันสมัยมีความได้เปรียบสูงมากกว่าผู้ประกอบการไทยที่ไม่ได้เป็นพันธมิตรของ บริษัทเหล่านี้

สำหรับการขนส่งทางอากาศนั้นมีการแข่งขันมากขึ้นตามลำดับ จากทั้งสายการบินต่างชาติและสายการบินภายในประเทศเอง จากนโยบายการเปิดเสรีบริการขนส่งสินค้าและผู้โดยสารทางอากาศ สำหรับบริการที่มีการแข่งขันกันระหว่างผู้ประกอบการไทย ได้แก่ ธุรกิจการขนส่งทางบกโดยรถบรรทุก ธุรกิจประกันภัย การแข่งขันในตลาดธุรกิจขนส่งและโลจิสติกส์ของไทยกับต่างชาติ ถึงแม้ประเทศไทยจะมีข้อจำกัดหุ้นส่วนต่างชาติที่ร้อยละ 49 แต่ต่างชาติก็เข้ามาประกอบธุรกิจในลักษณะพันธมิตรในหลายสาขาบริการ เช่น ตัวแทนออกของผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศไปรษณีย์ด่วนทางอากาศ โดยพันธมิตรส่วนมากเป็นของผู้ประกอบการสัญชาติญี่ปุ่น สหรัฐฯ โดยบริษัทสหรัฐฯ สามารถเข้ามามีหุ้นส่วนได้ถึง 100% ภายใต้สนธิสัญญาสนธิสัญญาไมตรีและความสัมพันธ์ทางเศรษฐกิจ ระหว่างไทย-สหรัฐฯ ในสาขาบริการตัวแทนออกของผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ แต่ก็ไม่มีส่วนแบ่งตลาดที่สูงมากนัก

ถึงแม้ประเทศไทยยังไม่เปิดตลาดในสาขาบริการด้านโลจิสติกส์ แต่การศึกษาเห็นว่าผู้ประกอบการต่างชาติเข้ามาประกอบธุรกิจโดยผ่านมาตรการส่งเสริมการลงทุนของ BOI อยู่จำนวนไม่น้อยและส่งผลกระทบต่อการแข่งขันของผู้ประกอบการไทยที่มีความด้อยทั้งขนาด จำนวนเงินลงทุนและเทคโนโลยีในการประกอบกิจการที่ไม่สามารถแข่งขันกับชาวต่างชาติได้ ฉะนั้นถึงแม้ว่าจะสนับสนุนให้มีการเปิดตลาดด้านการค้าบริการ แต่การเปิดตลาดในสาขาบริการที่ประเทศไทยยังตั้งข้อสงวนไว้ก็ควรที่จะมีการศึกษาถึงผลกระทบต่อประเทศและมาตรการในการส่งเสริมศักยภาพผู้ประกอบการ

กฎหมายและระเบียบของประเทศไทยส่วนใหญ่เปิดกว้างและให้โอกาสชาวต่างชาติเข้ามาประกอบอาชีพ ประกอบกิจการหรือลงทุน เช่น ระเบียบการส่งเสริมการลงทุน และระเบียบของกรมการจัดหางาน และเปิดช่องทางให้ต่างชาติเข้ามาทำงานหรือลงทุนในประเทศได้ง่าย และยังไม่มีความหมายที่บัญญัติข้อบังคับครอบคลุมกิจกรรมโลจิสติกส์เป็นการเฉพาะ หรือสามารถครอบคลุมในทุกกิจกรรมได้ กฎหมายที่มีอยู่จึงไม่สามารถบังคับใช้ได้บางกรณี และพระราชบัญญัติแต่ละฉบับยังมีบทบัญญัติที่แย้งกันทำให้ต่างชาติแสวงหาประโยชน์จากช่องว่างของกฎหมาย ภาครัฐจึงควรมหามาตรการในการส่งเสริมผู้ประกอบการของไทยให้ต่อสู้ในธุรกิจนี้ต่อไปและเปิดตลาดด้านโลจิสติกส์เพื่อส่งเสริมการลงทุนให้มีการแข่งขันกันอย่างเสรี และเนื่องด้วยการเปิดเสรีภาคบริการจะต้องไม่มีการกีดกันผู้ประกอบการข้ามชาติ การพัฒนาโลจิสติกส์ไทยจึงไม่อาจใช้วิธีเลือกปฏิบัติ

จึงควรมีแนวทางในการพัฒนาบริการด้านโลจิสติกส์ ดังนี้

- 1) มีการร่วมทุนระหว่างผู้ประกอบการ โลจิสติกส์ของประเทศไทย และขึ้นทะเบียนเป็น License Logistics Provider โดยอาจกำหนดทุนจดทะเบียนขั้นต่ำไว้ เช่น ไม่เกิน 10 ล้านบาท หรือข้อจำกัดพนักงานไม่เกิน 300 คนเป็นเกณฑ์ โดยให้การอบรมความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับการบริหาร โลจิสติกส์
- 2) ควรมีการรณรงค์เน้นให้ใช้โลจิสติกส์ไทยเหมือนกันการรณรงค์ส่งเสริมสินค้าไทย และมีหน่วยงานของรัฐให้ส่งเสริมโลจิสติกส์ไทยเหมือนกรมส่งเสริมการ-

ส่งออก กรมส่งเสริมอุตสาหกรรม กรมส่งเสริมการเกษตร หรืออื่น ๆ เพื่อเป็นการกระตุ้นด้านการตลาดให้กับผู้ประกอบการไทยที่เข้าโครงการ

3) มีการสนับสนุนด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ รวมถึง Software ทั้งเพื่อการจัดการและซอฟต์แวร์ที่ให้บริการ เช่น Inventory Management ในราคาถูก โดยรัฐเป็นผู้จัดทำและจำหน่ายให้ผู้ประกอบการไทย

4) ให้การสนับสนุนแหล่งเงินทุน รัฐจะต้องมีการกำหนดให้ธนาคารพาณิชย์ หรือธนาคารการเงินของรัฐมีการกำหนดเงื่อนไข การปล่อยสินเชื่อให้กับธุรกิจประเภท Logistics Provider โดยหากยังใช้เกณฑ์เดียวกับภาคอุตสาหกรรม ก็ไม่สามารถที่จะให้ ผู้ประกอบการไทยเข้าถึงแหล่งเงินทุนได้

5) ต้องมีการสนับสนุนโลจิสติกส์สำหรับคนไทยอย่างจริงจัง มาตรการของ BOI ไม่ได้สนับสนุน Logistics Provider ไทย เพราะเน้นที่เทคโนโลยีขั้นสูงและโครงการขนาดใหญ่ ทั้งนี้ ภาครัฐได้มีการสนับสนุนส่งเสริมโลจิสติกส์ในระดับผู้ประกอบการอุตสาหกรรม แต่ไม่ได้เน้นว่า ผู้ประกอบการ Logistics Provider ที่เป็นคนไทยจะมีมาตรการสนับสนุนอย่างไร

6) การดำเนินงานในภาคเอกชนไม่มีแผนสนับสนุนผู้ประกอบการไทย ไม่ว่าจะเป็นสภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย หอการค้าแห่งประเทศไทยรวมถึงมหาวิทยาลัยต่าง ๆ ไม่ค่อยปรากฏแผนชัดเจนในการพัฒนาผู้ประกอบการไทย

7) ปัญหาส่วนใหญ่ของการพัฒนาผู้ประกอบการไทย อยู่ที่ขาดเครือข่ายธุรกิจ จึงควรมีมาตรการให้กระทรวงการต่างประเทศเข้ามามีส่วนให้ทูตพาณิชย์ทั่วโลกเป็น Logistics Information Base และมีงบประมาณสนับสนุนผู้ประกอบการไทยให้ไปดูงานและหาพันธมิตรต่างประเทศ

8) การพัฒนาโลจิสติกส์ปัจจุบัน มีการแข่งขันทั้งองค์กรภาครัฐ องค์กรภาคเอกชน แต่ละหน่วยงานก็ทำกันไปคนละทิศละทาง การใช้บของรัฐบาลควรมีการศึกษาผลและเป้าหมายให้ชัดเจน

9) ควรที่จะมีการตั้งหน่วยงานภาครัฐเพื่อส่งเสริมการพัฒนาผู้ประกอบการด้านโลจิสติกส์โดยเฉพาะ โดยเร่งที่จะดำเนินการอย่างจริงจัง

จากข้อเสนอแนะที่กล่าวมาในข้างต้น แม้ว่าจะมีกฎหมายหมายที่ชัดเจนและทันสมัยแล้ว แต่หากการบังคับใช้กฎหมายยังไม่ได้เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการบริการด้านโลจิสติกส์หรือกิจกรรมที่เกี่ยวข้องที่มีอยู่ก็จะไม่ได้เป็นประโยชน์ต่อการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยอย่างจริงจัง จึงต้องมีการส่งเสริมให้มีการบังคับใช้กฎหมายอย่างถูกต้องและเป็นธรรมจะต้องได้รับความร่วมมือจากบุคลากรภาครัฐเป็นอย่างยิ่ง สิ่งที่สำคัญของการบังคับใช้กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับระบบโลจิสติกส์ คือ การลดขั้นตอนที่ไม่ได้เป็นมาตรฐาน พบว่า ปัจจุบันถึงแม้จะมีกฎระเบียบที่ชัดเจน แต่การบังคับใช้กฎหมายนั้นก็ยังคงคลุมเครือไม่โปร่งใส ตัวอย่างเช่น พิธีการด้านศุลกากร ซึ่งกิจกรรมบางอย่าง เช่น การประเมินราคาสินค้าเพื่อกำหนดอัตราภาษีอากรที่จะต้องจ่ายในการนำสินค้าเข้ายังขึ้นอยู่กับดุลพินิจของเจ้าหน้าที่ การกำหนดความชัดเจนในขั้นตอนดังกล่าวจึงเป็นสิ่งจำเป็น การลดต้นทุนที่ไม่ก่อให้เกิดมูลค่า การพัฒนาการบังคับใช้กฎหมายสามารถช่วยให้บรรลุเป้าหมายการพัฒนาโลจิสติกส์และช่วยลดต้นทุนที่ทำให้ไม่เกิดมูลค่าได้