บทที่ 3
ภาพรวมธุรกิจบริการโลจิสติกส์ของไทย

3.1 บทนำ

การศึกษาในบทนี้จะครอบคลุมประเด็นที่เกี่ยวกับอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ในประเทศไทย โดยจะวิเคราะห์ขอบเขตและโครงสร้างธุรกิจการให้บริการโลจิสติกส์ของไทย รวมทั้งขนาดของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ของไทย โดยส่วนใหญ่พบว่าผู้ให้บริการโลจิสติกส์ของไทยจะมีขนาดกลางและขนาดย่อมโดยครอบคลุมกิจกรรมโลจิสติกส์ที่แตกต่างกันออกไป การศึกษาครั้งนี้จะทบทวนและประเมินนโยบายและกฎระเบียบที่เกี่ยวกับธุรกิจบริการโลจิสติกส์ของหน่วยงานของภาครัฐ รวมทั้งประเด็นในเชิงยุทธศาสตร์เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ของประเทศ

นอกจากนี้ ผู้วิจัยจะได้ประเมินกลยุทธ์การให้บริการและการแข่งขันในธุรกิจบริการโลจิสติกส์ของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ของไทย เมื่อเทียบกับผู้ให้บริการจากต่างประเทศ และจะศึกษาโอกาส ปัญหาและอุปสรรคที่คาดว่าจะเกิดขึ้นเมื่อมีการเปิดเสรีการค้าบริการสาขาโลจิสติกส์ของไทย เพื่อลดผลกระทบที่คาดว่าจะเกิดขึ้นกับผู้ให้บริการโลจิสติกส์และระบบเศรษฐกิจของไทย

3.2 ขอบเขตและโครงสร้างธุรกิจบริการโลจิสติกส์ของไทย

การศึกษาครั้งนี้ได้แบ่งขอบเขตการให้บริการของธุรกิจโลจิสติกส์ของไทยในปัจจุบันออกเป็นทั้งหมด 5 กลุ่ม ได้แก่

3.2.1 การขนส่งสินค้า (Freight Transportation and Forwarding) ซึ่งครอบคลุมงานทางโลจิสติกส์ที่เกี่ยวข้องกับการให้บริการด้านการขนส่งสินค้าทั้งภายในและส่งออกนอกประเทศ ในรูปแบบต่างๆ ทั้งทางถนน ทางรถไฟ ทางทะเล และทางอากาศ

3.2.2 การจัดเก็บสินค้า ดูแล และบริหารคลังสินค้าและการให้บริการติดสลากสินค้าหรือบริการด้านบรรจุภัณฑ์ (Warehousing/Inventory Management and Packing) รวมทั้งการกระจายสินค้า

3.2.3 การให้บริการด้านพิธีการต่างๆ ที่เกี่ยวกับงานโลจิสติกส์ (Non-Asset Based Logistics Services) ครอบคลุมงานพิธีการศุลกากร งานเอกสารต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการนำเข้าหรือส่งออกสินค้า

3.2.4 การให้บริการงานโลจิสติกส์ที่เกี่ยวข้องกับการให้บริการเสริม เช่น ด้านเทคโนโลยีสารสนเทศและงานที่ปรึกษาด้านโลจิสติกส์ (Information and Communication Technology/ Consulting)

3.2.5 การให้บริการพัสดุและไปรษณียภัณฑ์ เป็นการให้บริการเกี่ยวกับการจัดส่งทั้งภายในและภายนอกประเทศ

3.3 โครงสร้างธุรกิจบริการโลจิสติกส์ของไทย

ทุกวันนี้หลายหน่วยงานทั้งภาครัฐและภาคเอกชนมีความตื่นตัวด้านโลจิสติกส์เพิ่มขึ้น แต่ในภาพรวมพบว่า ภาครัฐจะมุ่งเน้นในเรื่องการเร่งรัดพัฒนาด้านโครงสร้างพื้นฐานเช่น รถไฟ ท่าเรือ ถนน ศูนย์กระจายสินค้าหรือคลังสินค้า เป็นต้น รวมทั้งด้านการเชื่อมต่อการคมนาคมระหว่างรูปแบบ (Mode) และกฎหมายต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง ในขณะที่ผู้ประกอบธุรกิจบริการโลจิสติกส์ส่วนใหญ่ที่เป็นภาคเอกชนนั้น จะมีความเชี่ยวชาญเฉพาะทาง โดยเฉพาะในด้านการบริหารจัดการด้านโลจิสติกส์ ซึ่งต่างก็เป็นกลไกที่มีความสำคัญต่อการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของไทย แต่อย่างไรก็ตามในช่วงเวลาที่ผ่านมายังไม่มีหน่วยงานใด ที่ได้ดำเนินการจัดทำฐานข้อมูลด้านผู้ประกอบการโลจิสติกส์ในประเทศไทยที่เป็นระบบและชัดเจน

ปัจจุบันนี้หน่วยงานภาครัฐและภาคเอกชนหลายแห่ง เริ่มมีการศึกษาและรวบรวมข้อมูลด้านประกอบการโลจิสติกส์ของประเทศไทยไปบ้างแล้ว เช่น สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ศูนย์วิจัยโลจิสติกส์และการจัดการ คณะโลจิสติกส์ มหาวิทยาลัยบูรพา มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรี สถาบันเพื่อการวิจัยและพัฒนาแห่งประเทศไทย เป็นต้น ซึ่งสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรี กลุ่มบริษัท V-Serve Group ได้ร่วมกันจัดทำข้อมูลผู้ประกอบการโลจิสติกส์ไทยไว้

3.4 ขนาดของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ในไทย

ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ของไทยที่มีการบันทึกข้อมูลเกี่ยวกับบริษัทในอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ มีประมาณ 300 บริษัท แต่ได้รับข้อมูลที่สมบูรณ์เกี่ยวกับทุนจดทะเบียนและรายละเอียดด้านการให้บริการมีเพียง 215 บริษัท พบว่าบริษัทที่มีขนาดทุนจดทะเบียนน้อยกว่า 20 ล้านบาท มีสัดส่วนประมาณร้อยละ 85 โดยที่บริษัทที่มีทุนจดทะเบียนเพียง 1 – 5 ล้านบาท เป็นสัดส่วนที่มากที่สุดถึงร้อยละ 50 ทั้งนี้กลุ่มบริษัท 215 บริษัทดังกล่าวนั้น เป็นบริษัทของคนไทย 150 ราย ซึ่งมีทุนจดทะเบียนน้อยกว่า 5 ล้านบาท สูงถึงร้อยละ 71 และมีทุนจดทะเบียนมากกว่า 50 ล้านบาท เพียงร้อยละ 6 ในขณะที่กลุ่มบริษัท 215 บริษัทดังกล่าวเป็นบริษัทของต่างชาติ จำนวน 65 ราย โดยมีทุน

จดทะเบียนน้อยกว่า 5 ล้านบาท ประมาณร้อยละ 35 และมีทุนจดทะเบียนมากกว่า 50 ล้านบาท ร้อยละ 16

ในภาพรวมจะพบว่าผู้ให้บริการโลจิสติกส์ในไทย จะเป็นผู้ประกอบการของประเทศไทย ประมาณร้อยละ 70 แต่ส่วนใหญ่จะเป็นผู้ประกอบการขนาดเล็ก ที่มีทุนจดทะเบียนน้อยกว่า 5 ล้านบาท ในขณะที่ผู้ประกอบการต่างชาติแม้ว่ามีจำนวนน้อยกว่า แต่มีทุนจดทะเบียนรวมมากกว่าผู้ประกอบการของประเทศไทย โดยทุนจดทะเบียนรวมของบริษัทที่ประกอบการในอุตสาหกรรมประเภทนี้มีทั้งสิ้น 7,586 ล้านบาท โดยเป็นของผู้ประกอบการต่างชาติร้อยละ 52.6 หรือ คิดเป็นทุนจดทะเบียนประมาณ 3,996 ล้านบาท ในขณะที่บริษัทของคนไทยมีทุนจดทะเบียนรวมประมาณ 3,593 ล้านบาท

3.4.1 ลักษณะการให้บริการด้านโลจิสติกส์ในประเทศไทย แบ่งตามลักษณะงานโลจิสติกส์เป็น 4 กลุ่ม คือ

3.4.1.1 **การขนส่งสินค้า** มีผู้ให้บริการ 134 ราย แบ่งเป็นผู้ให้บริการการขนส่งในรูปแบบต่างๆ ดังนี้

- ผู้ให้บริการขนส่งทางถนน ทะเล และอากาศ จำนวน 51 ราย
- ผู้ให้บริการขนส่งทางถนน และอากาศ จำนวน 2 ราย
- ผู้ให้บริการขนส่งทางถนน และทะเล จำนวน 6 ราย
- ผู้ให้บริการขนส่งทางทะเล และอากาศ จำนวน 33 ราย
- ผู้ให้บริการขนส่งเฉพาะทางถนน จำนวน 23 ราย
- ผู้ให้บริการขนส่งเฉพาะทางทะเล จำนวน 10 ราย
- ผู้ให้บริการขนส่งเฉพาะทางอากาศ จำนวน 9 ราย

3.4.1.2 **การจัดเก็บสินค้า และบริหารคลังสินค้าและการให้บริการติดฉลากสินค้าหรือบริการด้านบรรจุภัณฑ์** มีผู้ให้บริการ 62 ราย แบ่งเป็นผู้ให้บริการต่างๆ ดังนี้

- ผู้ให้บริการด้านจัดเก็บ การบริหารคลังสินค้า การกระจายสินค้าและการติดฉลากหรือบรรจุภัณฑ์ในคลังสินค้า จำนวน 27 ราย
- ผู้ให้บริการด้านจัดเก็บ การบริหารคลังสินค้า การกระจายสินค้า จำนวน 26 ราย
- ผู้ให้บริการด้านการติดฉลากหรือบรรจุภัณฑ์ จำนวน 9 ราย

3.4.1.3 **การให้บริการด้านพิธีการต่างๆ ที่เกี่ยวกับงานโลจิสติกส์** มีผู้ให้บริการ 87 ราย แบ่งเป็นผู้ให้บริการต่างๆ ดังนี้

- ผู้ให้บริการด้านพิธีการศุลกากร และการนำเข้า-ส่งออกสินค้า จำนวน 43 ราย
- ผู้ให้บริการด้านพิธีการศุลกากร จำนวน 20 ราย

- ผู้ให้บริการด้านการนำเข้า-ส่งออกสินค้า จำนวน 24 ราย

3.4.1.4 **การให้บริการงานโลจิสติกส์ที่เกี่ยวข้องกับการให้บริการเสริม** มีผู้ให้บริการ 13 ราย แบ่งเป็นผู้ให้บริการต่างๆ ดังนี้

- ผู้ให้บริการด้านเทคโนโลยีสารสนเทศและที่ปรึกษาโลจิสติกส์ จำนวน 2 ราย
- ผู้ให้บริการด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ จำนวน 1 ราย
- ผู้ให้บริการด้านที่ปรึกษาโลจิสติกส์ จำนวน 10 ราย

บริษัทที่สามารถให้บริการงานด้านโลจิสติกส์ครบทั้ง 4 ด้าน มีเพียง 6 ราย หรือคิดเป็นร้อยละ 2.79 ให้บริการด้านโลจิสติกส์ 3 ด้าน มี 40 ราย ให้บริการด้านโลจิสติกส์ 2 ด้าน มี 51 ราย และให้บริการด้านโลจิสติกส์เพียงด้านเดียวมี 118 ราย หรือคิดเป็นร้อยละ 54.88 โดยที่ผู้ประกอบการของประเทศไทยขาดแคลนผู้ให้บริการในกลุ่มที่ 4 คือ ด้านเทคโนโลยีสารสนเทศและที่ปรึกษาโลจิสติกส์ เนื่องจากมีการลงทุนสูงและต้องเป็นบุคลากรที่มีความรู้ ความสามารถด้านโลจิสติกส์ และผู้ประกอบการไทยส่วนมากจะสามารถให้บริการในกลุ่มที่ 1 และ 3 คือ งานด้านการขนส่งสินค้า งานพิธีการศุลกากร และงานด้านการนำเข้า-ส่งออก

3.5 วิเคราะห์สถานภาพผู้ประกอบการด้านโลจิสติกส์ที่เป็นคนไทย

ผู้ประกอบการโลจิสติกส์ที่เป็นคนไทยส่วนใหญ่มีโครงสร้างของธุรกิจบริการเป็นลักษณะผู้ให้บริการรับเหมาช่วงงานต่อ (Sub-contractor) จากผู้ประกอบการโลจิสติกส์จากบริษัทต่างชาติ มีลักษณะเป็นธุรกิจดั้งเดิม มีเจ้าของคนเดียว การบริหารงานจะเป็นลักษณะครอบครัว และส่วนมากเป็น SMEs อาจตั้งเป็นรูปแบบบริษัทจำกัด ห้างหุ้นส่วนจำกัดหรือไม่มีการจัดตั้งเป็นนิติบุคคล ดังนั้น เมื่อผู้ให้บริการโลจิสติกส์ของประเทศไทยส่วนใหญ่เป็นการรับเหมาช่วงงานโลจิสติกส์ (Logistics Outsourcing) โดยเฉพาะเป็นผู้ให้บริการด้านการขนส่ง การให้บริการให้เช่าสินทรัพย์ทางโลจิสติกส์ ผู้ประกอบการคลังสินค้า ผู้ให้บริการแรงงาน ผู้ให้บริการเครื่องมือทุ่นแรง ผู้ให้บริการบรรจุตู้ เช่น รถบรรทุก อุปกรณ์การขนถ่ายสินค้า ซึ่งมีลักษณะเป็นผู้ให้บริการโลจิสติกส์ (Logistic Service Provider: LSP) รวมไปถึงการให้บริการเป็นตัวแทนออกของ เป็นต้น ในขณะที่ผู้ประกอบการต่างชาติจะมีลักษณะเป็นผู้ให้บริการด้านโลจิสติกส์แบบเบ็ดเสร็จ (Third Party Logistics: 3PLs) ซึ่งเป็นการบริการแบบครบวงจรหรือเป็นมืออาชีพ และได้รับผลตอบแทนสูงกว่าผู้ให้บริการโลจิสติกส์ (Logistic Service Provider: LSP) โดยมีปัจจัยต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง ดังนี้

3.5.1 ชื่อเสียงและประสบการณ์ในการให้บริการ บริษัทต่างชาติที่เข้ามาประกอบการในประเทศไทยส่วนมากมีประสบการณ์ในการให้บริการมาเป็นระยะเวลานาน จึงมีระบบการบริหาร

จัดการที่ดี รวมทั้งมีเครือข่ายหรือขอบเขตการให้บริการกว้างขวางทั่วโลก สามารถตอบสนองความต้องการ เช่น Excel, Nippon Express, NYK Logistics, Danzas-DHL, UPS, Schenker เป็นต้น

3.5.2 ความเข้าใจในธุรกิจและการให้บริการโลจิสติกส์ ผู้ประกอบการของไทยส่วนใหญ่ให้บริการด้านโลจิสติกส์ในกลุ่มที่ 1 ที่เป็นการขนส่งเท่านั้น จึงมีความเข้าใจในขอบเขตการให้บริการด้านโลจิสติกส์ อย่างจำกัด และมีเพียงส่วนน้อยที่สามารถพัฒนาตนเองให้สามารถให้บริการแบบตารางและการขนส่งแบบประจำ หรือการให้บริการแบบ Contract Logistics ที่ผนวกหรือขยายขอบเขตงานบริการด้านโลจิสติกส์ให้กว้างขวางมากขึ้น

3.5.3 คุณภาพของทีมงานและความสามารถในการปรับปรุงการบริการด้านโลจิสติกส์ เนื่องจากบุคลากรของผู้ประกอบการของประเทศไทยขาดความรู้ ความเข้าใจในการดูแล และการบริหารด้านโลจิสติกส์ทางธุรกิจให้แก่ลูกค้า ในขณะที่บุคลากรของผู้ประกอบการต่างชาติ สามารถให้คำแนะนำการให้บริการด้านโลจิสติกส์ที่มีความเหมาะสมกับลูกค้าแต่ละราย เพื่อช่วยลดต้นทุนและเพิ่มศักยภาพในการตอบสนองความต้องการของลูกค้าได้อย่างมีประสิทธิภาพ

3.5.4 แผนการดำเนินงานในระยะยาว ผู้ประกอบการของประเทศไทยส่วนใหญ่ยังขาดแผนการดำเนินงานในระยะยาว ทำให้ไม่มีการลงทุนด้านสินทรัพย์ เทคโนโลยี เพื่อสร้างความมั่นใจในการให้บริการแก่ลูกค้า รวมถึงการวางแผนด้านบุคลากรของผู้ประกอบการที่ให้บริการแก่ลูกค้าด้วย

3.5.5 ความสามารถด้านเทคโนโลยีสารสนเทศด้านโลจิสติกส์ ซึ่งเป็นปัจจัยที่ทำให้ผู้ประกอบการต่างชาติได้เปรียบผู้ประกอบการไทยมากที่สุด เนื่องจากต้องใช้เงินลงทุนสูง และต้องใช้ระยะเวลาในการศึกษา ทำความเข้าใจระบบเพื่อนำมาใช้งานนาน รวมถึงการพัฒนาเทคโนโลยีให้ทันสมัย

3.6 สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศ

สถาบันวิจัยและให้คำปรึกษาแห่งมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ได้คิดคำนวณต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทย จากกิจกรรมด้านโลจิสติกส์จำนวน 13 กิจกรรม คือ ต้นทุนทางการขนส่งและต้นทุนการกระจายสินค้า การบริการลูกค้า การพยากรณ์ความต้องการของลูกค้า การบริหารสินค้าคงคลัง การสื่อสาร การจัดการวัตถุดิบ การจัดการออเดอร์ของลูกค้า การบรรจุหีบห่อ การให้การสนับสนุนด้านอะไหล่และบริการ การเลือกที่ตั้งของโรงงานและคลังสินค้า การจัดซื้อ การจัดการโลจิสติกส์ย้อนกลับ และได้มีการจัดกลุ่มกิจกรรมโลจิสติกส์ทั้ง 13 รายการให้เหลือ 3 กลุ่ม คือ ต้นทุนการบริหารสินค้าคงคลังและการถือครองสินค้า (Inventory Carrying Cost) ต้นทุนการขนส่งสินค้าและบริการ (Transportation Cost) และค่าใช้จ่ายในการบริหารจัดการ (Administration Cost)

ทั้งนี้ข้อมูลพื้นฐานจากตารางปัจจัยการผลิตและผลผลิต (I-O Table) และตารางผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศ (GDP) ที่มีนั้นมิได้จัดทำเพื่อใช้เป็นฐานข้อมูลสำหรับการคิดคำนวณและวิเคราะห์ต้นทุนโลจิสติกส์มหภาค จึงทำให้ข้อมูลที่มีอยู่ไม่ครบถ้วนตามคำนิยามและคุ้มรวมของกิจกรรมโลจิสติกส์ ดังนั้นจึงได้ประมาณค่าต้นทุนบางกิจกรรมของโลจิสติกส์ เพื่อให้ได้ค่าต้นทุนโลจิสติกส์ต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศที่ใกล้เคียงความเป็นจริงมากที่สุด ซึ่งทำให้ได้ต้นทุนโลจิสติกส์ต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศดังตารางที่ 3-1

ตารางที่ 3-1 สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศ

ปี พ.ศ.	Transportation	Warehousing	Inventory Holding	Administration	Logistics/GDP
2538	8.43%	0.25%	13.66%	3.09%	**25.43%**
2541	8.82%	0.22%	14.46%	3.09%	**26.59%**
2545	8.05%	0.20%	7.74%	3.09%	**19.08%**

ที่มา : โครงการพัฒนาฐานข้อมูลภาพรวมต้นทุนและมูลค่าเพิ่มอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ ระยะที่ 1

เมื่อทำการเปรียบเทียบสัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศของประเทศไทยกับประเทศต่างๆ พบว่าประเทศไทยมีสัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศค่อนข้างสูง ในขณะที่ประเทศอื่นๆ มีสัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศต่ำกว่า เช่น ญี่ปุ่น อังกฤษและอิตาลี มีประมาณร้อยละ 11 สิงคโปร์ มีประมาณร้อยละ 8 สหรัฐฯ มีประมาณร้อยละ 9 และเยอรมัน มีประมาณร้อยละ 13 เป็นต้น

3.7 นโยบายและกฎระเบียบที่เกี่ยวกับการพัฒนาธุรกิจบริการโลจิสติกส์

การพิจารณาลักษณะของโครงสร้างธุรกิจบริการโลจิสติกส์โดยทั่วไป พบว่าโลจิสติกส์ถือเป็นกระบวนการหนึ่งของห่วงโซ่อุปทานที่เกี่ยวข้องกับการวางแผน การดำเนินงาน และการควบคุมกิจกรรมการเคลื่อนย้ายสินค้า กระจายสินค้า บริหารคลังสินค้า รวมทั้งส่งผ่านข้อมูลทั้งไปและกลับ ตั้งแต่จากซัพพลายเออร์จัดส่งวัตถุดิบไปจนถึงการส่งสินค้าและบริการให้ถึงมือลูกค้าได้อย่างรวดเร็ว ประหยัดและมีประสิทธิภาพมากที่สุด ซึ่งกิจกรรมด้านโลจิสติกส์ที่ส่งผลโดยตรงต่อศักยภาพในการให้บริการของธุรกิจด้านโลจิสติกส์ ประกอบด้วยกิจกรรมพื้นฐาน (Basic Activities) ของผู้ประกอบธุรกิจบริการโลจิสติกส์ (Logistics Service Providers) เช่น

- การจัดซื้อ การจัดหาวัตถุดิบ
- การขนส่ง

- การวางแผนการผลิต
- การบริหารจัดการสินค้าคงคลัง
- การบริการด้านออกแบบหีบห่อและบรรจุภัณฑ์
- การบริการดูแลสินค้ารับคืนและการจัดส่งย้อนกลับสินค้า
- การจัดการข้อมูลข่าวสารและเอกสารที่เกี่ยวข้องกับงานโลจิสติกส์
- การบริหารจัดการการเงิน
- การบริการด้านพิธีการศุลกากรในการนำเข้าและส่งออก

การศึกษากิจกรรมพื้นฐานดังกล่าวข้างต้น จะเห็นได้ว่าการพัฒนาศักยภาพของการให้บริการด้านโลจิสติกส์โดยรวมของประเทศไทย เพื่อให้สามารถตอบสนองความต้องการลูกค้าได้ทันเวลา (Responsiveness) สามารถรับรองเวลาและคุณภาพของสินค้าและบริการ (Reliability and Security) และลดต้นทุนที่ไม่ก่อให้เกิดมูลค่า (Cost Efficiency) นั้น จำเป็นต้องอาศัยการดำเนินงานร่วมกันอย่างใกล้ชิด และเป็นไปในทิศทางเดียวกันทั้งฝ่ายภาครัฐและภาคเอกชน เพราะกระบวนการให้บริการด้านโลจิสติกส์มีความหลากหลาย ซับซ้อนและมีผู้ที่เกี่ยวข้องหลายฝ่าย กล่าวคือ กระบวนการให้บริการของผู้ประกอบธุรกิจบริการโลจิสติกส์นั้น ส่วนหนึ่งจะมาจากปัจจัยภายในที่อยู่ภายใต้การควบคุมดูแลโดยตรงของผู้ประกอบธุรกิจบริการโลจิสติกส์ เช่น การวางแผนการขนส่ง การวางแผนการผลิต การจัดการสินค้าคงคลัง เป็นต้น

นอกจากนี้ยังมีปัจจัยภายนอก ซึ่งอยู่นอกเหนือการควบคุมของผู้ประกอบธุรกิจบริการโลจิสติกส์ เช่น การดำเนินพิธีการศุลกากร การจัดการข้อมูลข่าวสารที่ผ่านเครือข่ายสาธารณะของภาครัฐ การทำความตกลงทางการค้าและการเคลื่อนย้ายสินค้าระหว่างประเทศ เป็นต้น ดังนั้น ภาครัฐจะต้องทำหน้าที่ในบทบาทของผู้อำนวยความสะดวก (Facilitator) เพื่อส่งเสริมให้การดำเนินงานของภาคเอกชนมีความคล่องตัวและสามารถใช้ประโยชน์จากโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์ของประเทศให้เกิดประสิทธิภาพมากที่สุด นอกจากนั้นแล้วภาครัฐยังจะต้องเป็นผู้กำกับ (Regulator) เพื่อให้เกิดความเป็นธรรม ไม่ก่อให้เกิดปัญหากับสังคมและทำลายสิ่งแวดล้อมโดยรวม ส่วนภาคเอกชนนั้นผู้ประกอบธุรกิจบริการโลจิสติกส์มีหน้าที่ในการปรับปรุงสมรรถนะและขีดความสามารถในการให้บริการโดยรวมของตนอย่างต่อเนื่องและมีประสิทธิภาพมากที่สุด

3.8 นโยบายที่เกี่ยวกับการพัฒนาธุรกิจบริการโลจิสติกส์ของภาครัฐ

รายงานการศึกษาเบื้องต้นของโครงการประเมินผลการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ ซึ่งจัดทำโดยสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติร่วมกับสถาบันขนส่งของจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย (2548) นั้น ได้มีการระบุถึงบทบาทที่สำคัญของภาครัฐที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยในด้านต่างๆ เป็นดังนี้

1) การพัฒนาด้านโครงสร้างพื้นฐานทางกายภาพ (Physical Infrastructures) ภาครัฐมีบทบาทหน้าที่สำคัญในด้านการวางแผน และตัดสินใจในการพัฒนาโครงข่ายเส้นทางการขนส่ง สถานีขนส่งสินค้า ท่าอากาศยาน ท่าเรือ การจัดตั้งคลังสินค้าและศูนย์กระจายสินค้า ศูนย์กลางการเชื่อมโยงการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multimodal Transport Hub) เป็นต้น

2) การพัฒนาด้านเครือข่าย/ระบบสารสนเทศ (Information Network/System) โดยมุ่งเน้นการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกต่อเชื่อมโยงข้อมูลและข่าวสารระหว่างหน่วยงานภาครัฐกับภาคเอกชน อีกทั้งภาครัฐอาจมีส่วนช่วยในการกระตุ้นหรือส่งเสริมให้เกิดมาตรฐานและเอกภาพในการส่งผ่านข้อมูลระหว่างคู่ค้าเอกชนที่อยู่ในเครือข่ายโลจิสติกส์และห่วงโซ่อุปทานเดียวกัน

3) การพัฒนาด้านการกำกับดูแล กฎหมาย และระเบียบต่างๆ ซึ่งจะส่งผลโดยตรงต่ออัตราค่าบริการและแนวปฏิบัติในการประกอบการด้านโลจิสติกส์ให้มีความเหมาะสม และสามารถแข่งขันกับผู้ประกอบการรายอื่นๆ เช่น การกำหนดน้ำหนักรถบรรทุก เป็นต้น

4) การพัฒนาด้านบุคลากรและวิชาชีพ เพื่อเสริมสร้างและเพิ่มพูนความรู้ประสบการณ์ด้านโลจิสติกส์ให้แก่บุคลากรในภาครัฐและภาคเอกชน และส่งเสริมให้มีการยกระดับมาตรฐานวิชาชีพงานด้านโลจิสติกส์ให้ทัดเทียมนานาประเทศ

ดังนั้นบทบาทสำคัญของหน่วยงานภาครัฐในการพัฒนาธุรกิจบริการโลจิสติกส์ จึงเป็นเรื่องการกำหนดนโยบาย มาตรการและแผนงานด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ตามหน้าที่และความรับผิดชอบที่เกี่ยวข้องของแต่ละหน่วยงาน ซึ่งอาจแบ่งระดับของนโยบายที่เกี่ยวกับการพัฒนาธุรกิจบริการโลจิสติกส์ของภาครัฐออกเป็น 2 ประเด็นหลัก คือ

3.8.1 ยุทธศาสตร์การพัฒนาธุรกิจบริการโลจิสติกส์ของประเทศไทย (พ.ศ. 2549-2553)

นับตั้งแต่คณะทำงานการเศรษฐกิจการพาณิชย์และอุตสาหกรรม สภาที่ปรึกษาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ได้เริ่มกิจกรรมเรื่องการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยอย่างเป็นรูปธรรม ในเดือนกันยายน 2545 โดยได้เชิญผู้แทนจากภาครัฐและภาคเอกชนที่เกี่ยวข้องมาร่วมปรึกษาหารือ ในการแก้ไขปัญหาและอุปสรรคของการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ซึ่งในขณะนั้นได้เริ่มมีการกล่าวถึงเกี่ยวกับบทบาทและความสำคัญของโลจิสติกส์บ้างแล้ว

อย่างไรก็ตามภาครัฐยังไม่มีนโยบายและแผนการดำเนินงาน รวมทั้งเจ้าภาพหลักในเรื่องนี้อย่างชัดเจน มีเพียงกระทรวงคมนาคมดูแลเฉพาะด้านการขนส่ง ซึ่งเป็นเพียงส่วนหนึ่งของระบบโลจิสติกส์เท่านั้น นอกจากนั้นคณะทำงานฯ ชุดนี้ยังได้พยายามรวบรวมข้อมูลจากกระทรวงต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับโลจิสติกส์โดยตรงและทำให้พบว่ายังไม่มีข้อมูลที่เพียงพอ หรือข้อมูลที่มีนั้นก็กระจัดกระจายอยู่กับแต่ละหน่วยงาน โดยเฉพาะข้อมูลที่เกี่ยวกับต้นทุนในแต่ละกิจกรรมของโลจิสติกส์ในระดับประเทศ

อย่างไรก็ตามในช่วง 3-4 ปีที่ผ่านมา ระบบโลจิสติกส์ได้เข้ามามีบทบาทและความสำคัญเพิ่มมากขึ้นต่อกิจกรรมการดำเนินงานของทุกๆ องค์กร และจำเป็นต้องมีการพัฒนาด้านโลจิสติกส์ของไทยให้เข้มแข็ง ไม่ให้ผู้ประกอบการไทยเสียเปรียบการแข่งขันในเวทีการค้าระหว่างประเทศ องค์กรที่เป็นตัวแทนภาคเอกชนที่มีบทบาทและให้ความสำคัญกับเรื่องนี้มาก คือ สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย โดยมีวิสัยทัศน์ที่ชัดเจนในการสนับสนุนการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศให้มีความสามารถในการแข่งขันสูงขึ้น

ในส่วนภาครัฐนั้น สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) ในฐานะเลขานุการของคณะกรรมการพัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศได้รวบรวมข้อมูลเกี่ยวกับรูปแบบและการพัฒนาของโลจิสติกส์ในต่างประเทศ และประเด็นปัญหาการจัดการโลจิสติกส์ของไทย คณะกรรมการพัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ มีมติเห็นชอบให้มีการผลักดันให้ไทยเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ของภูมิภาค และมอบหมายให้ สศช. เป็นแกนกลางในการจัดตั้งคณะทำงาน (Task force) ใน 4 ด้าน โดยมีหน่วยงานต่างๆ เป็นเจ้าภาพเพื่อจัดทำแผนงานในแต่ละด้านและให้รายงานต่อคณะกรรมการพัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศทุกสามเดือน โดยคณะทำงานดังกล่าวทั้ง 4 คณะประกอบไปด้วย

1) คณะทำงานการพัฒนาระบบฐานข้อมูลด้านโลจิสติกส์ โดยมี สศช. เป็นเจ้าภาพหลัก

2) คณะทำงานด้านการเชื่อมต่อข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ระหว่างหน่วยงานภาครัฐ โดยมีกระทรวงการคลังโดยกรมศุลกากรเป็นเจ้าภาพหลัก

3) คณะทำงานด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน โดยมีสำนักนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร กระทรวงคมนาคม เป็นเจ้าภาพหลัก

4) คณะทำงานด้านการพัฒนาบุคลากรและองค์ความรู้ด้านโลจิสติกส์ โดยมีกระทรวงพาณิชย์และสภาผู้ส่งสินค้าทางเรือเป็นเจ้าภาพหลัก

ภายหลังที่คณะทำงานฯ ทั้ง 4 คณะได้ดำเนินการประชุมและจัดทำแผนงานของแต่ละคณะทำงานเสร็จสิ้นไปแล้ว ต่อมา สศช. ได้จัดสัมมนาเชิงปฏิบัติการ เรื่องการระดมความคิดเห็นเพื่อร่วมจัดทำแผนงานการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของไทย ซึ่งการจัดสัมมนาเชิงปฏิบัติการดังกล่าวถือเป็นจุดเริ่มต้นของการยกร่างยุทธศาสตร์การพัฒนาโลจิสติกส์ของประเทศไทยอย่างเป็นรูปธรรม

และมีทิศทางที่ชัดเจนมากยิ่งขึ้น และจากรายงานความก้าวหน้าการดำเนินการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ไทยภายใต้ยุทธศาสตร์การพัฒนาโลจิสติกส์ของประเทศไทย พ.ศ.2549-2553 ได้สรุปขั้นตอนการจัดทำยุทธศาสตร์การพัฒนาโลจิสติกส์ของประเทศไทย พ.ศ. 2549-2553 ดังนี้

คณะรัฐมนตรีเห็นชอบเป้าหมายและกรอบยุทธศาสตร์การยกระดับโลจิสติกส์ของประเทศไทย โดยให้ส่วนราชการต่างๆ ไปจัดทำรายละเอียดแผนการดำเนินงาน (Roadmap) ที่เกี่ยวข้องส่งให้สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติประมวลจัดทำเป็น "แผนแม่บทการพัฒนาระบบโลจิสติกส์" ต่อมาคณะรัฐมนตรีเห็นชอบให้โลจิสติกส์และโครงสร้างพื้นฐานเป็นยุทธศาสตร์ภายใต้การปรับโครงสร้างเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติระยะ 4 ปี (พ.ศ. 2548-2551) และต่อมารัฐบาลกำหนดให้การพัฒนาระบบโลจิสติกส์เป็นยุทธศาสตร์สำคัญภายใต้การปรับโครงสร้างเศรษฐกิจให้สมดุลและแข่งขันได้ในแผนบริหารราชการแผ่นดิน พ.ศ. 2548-2551

สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาตินำเสนอเรื่องการจัดการโครงสร้างพื้นฐานโลจิสติกส์เพื่อการประหยัดพลังงานและการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนขนาดใหญ่ โดยเสนอเป็นมาตรการเร่งด่วน 2 มาตรการ ได้แก่ การปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่ง (Modal Shift) และการเปลี่ยนรูปแบบการให้พลังงาน (Fuel Shift) ซึ่งภายหลังได้บรรจุไว้เป็นส่วนหนึ่งในมาตรการสร้างเสถียรภาพทางเศรษฐกิจในช่วง 6 เดือนหลังของปี พ.ศ. 2548 ภายใต้การติดตามของคณะกรรมการมาตรการสร้างเสถียรภาพทางเศรษฐกิจ

คณะรัฐมนตรีมอบหมายให้ สศช. ดำเนินการจัดตั้ง "คณะกรรมการพัฒนาโลจิสติกส์แห่งชาติ (คลช.)" ทำหน้าที่รับผิดชอบงานด้านโลจิสติกส์โดยตรง ต่อมาคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ เห็นชอบร่างแผนแม่บทการพัฒนาโลจิสติกส์ของประเทศไทย พ.ศ. 2549-2553 (ฉบับปรับปรุง) ซึ่งในปัจจุบันใช้ชื่ออย่างเป็นทางการว่า "**ยุทธศาสตร์การพัฒนาโลจิสติกส์ของประเทศไทย (พ.ศ. 2549-2553)**" ซึ่งมีสาระสำคัญดังนี้

สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติได้กำหนดยุทธศาสตร์การพัฒนาโลจิสติกส์ของประเทศไทย โดยกำหนดวิสัยทัศน์ให้เป็นระบบโลจิสติกส์ที่ได้มาตรฐานสากล (World Class Logistics) เพื่อสนับสนุนการเป็นศูนย์กลางธุรกิจและการค้าของภูมิภาคอินโดจีน และมีวัตถุประสงค์หลัก คือ เพิ่มประสิทธิภาพการอำนวยความสะดวกกิจกรรมทางการค้า ซึ่งจะนำไปสู่การลดต้นทุนโลจิสติกส์ (Cost Efficiency) เพิ่มขีดความสามารถของธุรกิจในการตอบสนองความต้องการของลูกค้า (Responsiveness) และเพิ่มความปลอดภัยและความเชื่อถือได้ในกระบวนการนำส่งสินค้าและบริการ (Reliability and Security) และเพื่อการสร้างมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจจากภาคอุตสาหกรรมโลจิสติกส์และอุตสาหกรรมต่อเนื่อง

3.8.1.1 ประเด็นยุทธศาสตร์ (Strategic Agenda)

1) การปรับปรุงประสิทธิภาพการบริหารจัดการโลจิสติกส์ในภาคการผลิต (Business Logistics Improvement) โดยจัดให้มีการส่งเสริมให้สถานประกอบการทั้งในภาคเกษตร อุตสาหกรรม และบริการ มีการประยุกต์ใช้เทคนิคการบริหารจัดการโลจิสติกส์ที่ทันสมัย และส่งเสริมการพัฒนาระบบการบริหารจัดการโลจิสติกส์ที่เชื่อมโยงกับห่วงโซ่อุปทาน เพื่อให้เกิดการประหยัดร่วมกัน และสามารถตรวจสอบการเคลื่อนย้ายของสินค้าได้

2) การเปิดเส้นทางการค้าและสร้างประสิทธิภาพสูงสุดของเครือข่ายโลจิสติกส์ (New Trade Lanes and Logistics Network Optimization) โดยการพัฒนาเส้นทางการค้าสู่ตะวันออกกลาง แอฟริกาและยุโรป ผ่านทางทะเลอันดามัน เพื่อรองรับการขยายตัวทางการค้าของประเทศเพื่อนบ้าน การพัฒนาเครือข่ายโลจิสติกส์ในประเทศให้เชื่อมโยงแบบบูรณาการ ทั้งเครือข่ายภายในและการเชื่อมต่อไปสู่ต่างประเทศ และการสนับสนุนการใช้รูปแบบและวิธีการบริหารจัดการขนส่งเพื่อการประหยัดพลังงาน เพื่อนำไปสู่การลดต้นทุนการขนส่ง ทั้งในระดับธุรกิจและระดับประเทศ

3) การพัฒนาธุรกิจให้บริการโลจิสติกส์ให้สามารถแข่งขันได้ในเวทีการค้าระหว่างประเทศ (Logistics Service Internationalization) โดยการส่งเสริมให้เกิดการร่วมลงทุนและเกิดความร่วมมือเชิงพันธมิตร ระหว่างผู้ให้บริการของประเทศไทยกับผู้ให้บริการขนาดเล็กหรือขนาดกลางของต่างประเทศ และการส่งเสริมการพัฒนาธุรกิจให้บริการโลจิสติกส์เฉพาะด้าน ตามความต้องการของธุรกิจภายในประเทศ

4) การยกระดับประสิทธิภาพกระบวนการอำนวยการทางการค้า (Trade Facilitation Enhancement) โดยการพัฒนาระบบการแลกเปลี่ยนข่าวสารในกระบวนการโลจิสติกส์ให้เป็นอิเล็กทรอนิกส์ โดยมีระบบ Single Window Entry เป็นศูนย์กลางของระบบ การปรับปรุงระบบภาษีและพิธีการศุลกากรที่เกี่ยวกับการขนส่งสินค้านำเข้า – ส่งออกและการขนส่งสินค้าถ่ายลำ การสนับสนุนให้มีการจัดตั้งศูนย์รวบรวมและกระจายสินค้าในตลาดเป้าหมายหลัก การส่งเสริมให้มีการประยุกต์ใช้เทคโนโลยีสารสนเทศและเทคโนโลยีการขนส่งที่ทันสมัยในกระบวนการจัดการโลจิสติกส์ การส่งเสริมการทำธุรกรรมระบบอิเล็กทรอนิกส์ และการเพิ่มประสิทธิภาพและคุณภาพการให้บริการด้านการตรวจสอบแมลง ศัตรูพืช และสารพิษตกค้างของสินค้าเกษตรเพื่อนำเข้าและส่งออก

5) การพัฒนากำลังคนและกลไกการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ (Capacity Building) โดยการเร่งรัดการฝึกอบรมให้กับบุคลากรทั้งในภาคการผลิตและในธุรกิจให้บริการโลจิสติกส์ การปรับปรุงกระบวนการผลิต บุคลากร การวิจัย และพัฒนาวิชาชีพโลจิสติกส์ให้สอดคล้องกับความต้องการของธุรกิจ และได้มาตรฐานสากล การพัฒนาบุคลากรให้มีระดับทักษะสูงขึ้น และการ

สนับสนุนให้มีการพัฒนาระบบข้อมูลโลจิสติกส์ สำหรับการบริหารจัดการโลจิสติกส์ทั้งในระดับมหภาคและธุรกิจ เพื่อเป็นเครื่องมือในการวางแผนและขับเคลื่อนยุทธศาสตร์

ผลการศึกษาพบว่าทั้ง 5 ประเด็นยุทธศาสตร์ข้างต้นนั้นในประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 3 และประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 5 นั้นมีส่วนสนับสนุนด้านการพัฒนาธุรกิจบริการโลจิสติกส์ของไทยโดยตรง ซึ่งมีรายละเอียดดังนี้

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 3 การพัฒนาธุรกิจให้บริการโลจิสติกส์ให้สามารถแข่งขันได้ในเวทีการค้าระหว่างประเทศ (Logistics Service Internationalization) โดยมีเป้าประสงค์เพื่อยกระดับมาตรฐานการให้บริการของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทยให้สามารถแข่งขันได้ในระดับสากลและในประเภทที่มีมูลค่าเพิ่มสูง ซึ่งได้กำหนดยุทธศาสตร์หลัก ดังนี้ คือ

- ส่งเสริมให้เกิดการร่วมลงทุนและความร่วมมือเชิงพันธมิตร (Strategic Alliance) ระหว่างผู้ให้บริการของประเทศไทยกับผู้ให้บริการขนาดเล็กหรือขนาดกลางในการสร้างเครือข่ายความร่วมมือ (Partnership) และระหว่างผู้ให้บริการโลจิสติกส์ของประเทศไทย และระหว่างผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทยกับผู้ให้บริการโลจิสติกส์ระหว่างประเทศ (Business Matching) เพื่อเพิ่มศักยภาพการแลกเปลี่ยนข้อมูล ความรู้เป็นประโยชน์ และการใช้ประโยชน์จากสินทรัพย์ร่วมกัน (Cost Sharing) เช่น รถบรรทุก และคลังสินค้า เพื่อขยายขอบข่ายของบริการให้เป็นแบบเบ็ดเสร็จ (Integrated Services) มากขึ้น

- ส่งเสริมการพัฒนาธุรกิจให้บริการโลจิสติกส์เฉพาะด้านตามความต้องการของธุรกิจในประเทศ ซึ่งได้แก่ บริการโลจิสติกส์แบบเบ็ดเสร็จเพื่อรองรับ SMEs และ OTOP, บริการด้านโลจิสติกส์ในสินค้าเกษตรทั้งในด้านการตรวจสอบสินค้า การรับรอง HACCP, GMP และ GAP, บริการโลจิสติกส์แบบเบ็ดเสร็จสำหรับการรวบรวม เคลื่อนย้าย จัดเก็บ และนำส่งสินค้าเกษตรในลักษณะ door-to-door บริการขนส่งหลายรูปแบบ (Multimodal Transport Operators) และบริการด้านการประกันภัยขนส่งสินค้าภายในประเทศและระหว่างประเทศ เพื่อนำระบบประกันภัยเข้ามารองรับความเสี่ยง ให้แก่ผู้ประกอบการที่เกี่ยวข้องกับระบบโลจิสติกส์ ช่วยลดต้นทุน และเพิ่มความสามารถในการแข่งขัน โดยการพัฒนาบุคลากร การทำกิจกรรมส่งเสริมธุรกิจในรูปแบบต่างๆ และการปรับปรุงหลักเกณฑ์เกี่ยวกับการส่งเสริมการลงทุนและกฎระเบียบอื่นที่เกี่ยวข้องให้เอื้อต่อการลงทุนและขยายกิจการของเอกชน เป็นต้น

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 5 การพัฒนากำลังคนและกลไกลการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ (Capacity Building) ซึ่งกำหนดเป้าประสงค์ คือ มีบุคลากรที่มีความรู้ความสามารถด้านโลจิสติกส์ทั้งในภาคการผลิตและในอุตสาหกรรมให้บริการโลจิสติกส์เพียงพอกับความต้องการ และให้ประเทศไทยมีระบบข้อมูลและกลไกเพื่อการวางแผน และติดตามผลการดำเนินงานของยุทธศาสตร์โลจิสติกส์ ซึ่งได้กำหนดยุทธศาสตร์หลัก ดังนี้ คือ

- เร่งรัดขยายการฝึกอบรมให้กับบุคลากรทั้งในภาคการผลิตและในธุรกิจให้บริการโลจิสติกส์ โดยการอบรมและรณรงค์ให้ผู้บริหารในสถานประกอบการเห็นความสำคัญและเข้าใจแนวทางและวิทยาการเพิ่มประสิทธิภาพระบบโลจิสติกส์ การรณรงค์ให้บริษัทส่งพนักงานไปอบรมและนำค่าใช้จ่ายด้านการฝึกอบรมมาลดหย่อนภาษี การเร่งพัฒนาบุคลากรผู้ฝึกสอน (Training for the trainer) ทั้งโดยการอบรมและศึกษาต่อในระดับที่สูงขึ้น เพื่อขยายความสามารถในการอบรมของสถาบันต่างๆ การสร้างระบบรับรองทักษะแรงงาน และการส่งเสริมความร่วมมือระหว่างสถาบันพัฒนาบุคลากรกับสถานประกอบการในการสร้างทักษะของบุคลากรให้ตรงกับความต้องการของธุรกิจโดยการจัดกระบวนการเรียนการสอนแบบสหกิจศึกษา (Cooperative Studies)

- ปรับปรุงกระบวนการผลิตบุคลากร การวิจัยและพัฒนา วิชาชีพโลจิสติกส์ให้สอดคล้องกับความต้องการของธุรกิจและได้มาตรฐานสากล และเอื้อต่อการพัฒนาบุคลากรให้มีระดับทักษะสูงขึ้น สามารถแข่งขันได้ในเวทีธุรกิจและการค้าระหว่างประเทศ โดยสนับสนุนให้มีการร่วมมือระหว่างสถาบันการศึกษา หน่วยงานวิจัย สถาบันพัฒนาบุคลากรของภาคเอกชน และสถานประกอบการในการพัฒนาหลักสูตรและกระบวนการเรียนการสอนให้ได้มาตรฐานสากล การสนับสนุนให้มีการวิจัยและพัฒนาเพื่อแก้ไขปัญหาในทางปฏิบัติให้กับธุรกิจหรืออุตสาหกรรม มีการจัดทำมาตรฐานวิชาชีพและมาตรฐานแรงงาน และมาตรฐานเงินเดือน ตลอดจนกำหนดแนวทางความก้าวหน้าในอาชีพ (Career Path) ที่ชัดเจน รวมทั้งสนับสนุนให้สถาบันการศึกษาชั้นสูงสร้างความเป็นเลิศขององค์ความรู้ด้านโลจิสติกส์และผลิตบุคลากรที่มีความสามารถในระดับสูง (Excellence) เพื่อสนับสนุนการสร้างและถ่ายนวัตกรรมด้านโลจิสติกส์

- สนับสนุนให้มีการพัฒนาระบบข้อมูลโลจิสติกส์สำหรับการบริหารจัดการโลจิสติกส์ทั้งในระดับมหภาคและธุรกิจเพื่อเป็นเครื่องมือในการวางแผนและขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ โดยที่สำคัญและเป็นข้อมูลในระดับประเทศ ได้แก่ ระบบเกี่ยวกับรูปแบบการเคลื่อนย้ายสินค้าของประเทศ (Commodity Flow) ข้อมูลต้นทุนและมูลค่าเพิ่มอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ รวมทั้งตัวชี้วัดระดับประสิทธิภาพการบริหารจัดการโลจิสติกส์ของประเทศในมิติต่างๆ

- สนับสนุนให้มีการจัดตั้งสมาพันธ์โลจิสติกส์แห่งประเทศไทยอย่างเป็นทางการและมีบทบาทภารกิจชัดเจนเพื่อเป็นหน่วยงานกลางและกลไกหลักของภาคเอกชนในการขับเคลื่อนกระบวนการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศร่วมกับภาครัฐ

3.8.2 ยุทธศาสตร์ที่เกี่ยวกับการพัฒนาธุรกิจบริการโลจิสติกส์ระดับกระทรวง

ในปัจจุบันมีหน่วยงานระดับกระทรวงหลักที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาธุรกิจบริการโลจิสติกส์และแต่ละกระทรวงได้มีการจัดทำยุทธศาสตร์ที่เกี่ยวกับการพัฒนาธุรกิจบริการโลจิสติกส์ระดับกระทรวงไว้เป็นการเฉพาะ คือ กระทรวงคมนาคมและกระทรวงอุตสาหกรรม

3.8.2.1 กระทรวงคมนาคม

กระทรวงคมนาคมได้มีการแปลงยุทธศาสตร์การพัฒนาโลจิสติกส์ของประเทศไทย (พ.ศ. 2549-2553) ของ สศช. มาเป็นยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคมที่เกี่ยวกับการพัฒนาโลจิสติกส์ กระทรวงคมนาคม กำหนดวิสัยทัศน์ คือ "การขนส่งที่มีประสิทธิภาพสู่โลจิสติกส์ที่มีศักยภาพ" โดยมีเป้าหมายในการพัฒนาช่องทางการขนส่งใหม่สำหรับภูมิภาค การพัฒนาเครือข่ายการขนส่งทั้งภายในประเทศและที่เชื่อมต่อสู่ต่างประเทศให้เชื่อมโยงอย่างบูรณาการ และปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งรูปแบบพลังงานที่ใช้ในภาคการขนส่ง

กระทรวงคมนาคมใช้ กลยุทธ์หลัก คือ การพัฒนาเส้นทางการค้า (Trade Lane) สู่ตะวันออกกลาง แอฟริกาและยุโรป ผ่านทะเลอันดามันเพื่อรองรับการขยายตัวทางการค้าของประเทศเพื่อนบ้าน การพัฒนาเครือข่ายโลจิสติกส์ในประเทศให้เชื่อมโยงอย่างบูรณาการ (Logistics Network Integration) และการสนับสนุนการใช้รูปแบบและวิธีการบริหารจัดการขนส่งเพื่อการประหยัดพลังงาน เพื่อนำไปสู่การลดต้นทุนการขนส่งทั้งในระดับธุรกิจและระดับประเทศ ซึ่งกระทรวงคมนาคมได้กำหนดแนวทางในการดำเนินการตามกลยุทธ์หลัก ดังนี้

กลยุทธ์หลักที่ 1
- พัฒนาท่าเรือปากบาราและระบบการขนส่งเชื่อมโยง
- พัฒนาท่าเรือระนองและระบบการขนส่งเชื่อมโยง
- พัฒนา Land bridge เชื่อมโยงอ่าวไทยและท่าเรือฝั่งทะเลอันดามัน
- พัฒนาระบบการขนส่งเพื่อรองรับการค้ากับประเทศจีนตอนใต้

กลยุทธ์หลักที่ 2
- เพิ่มประสิทธิภาพประตูการค้าหลักในปัจจุบัน
- พัฒนาเส้นทางการขนส่งบนเส้นทางการค้ากับประเทศเพื่อนบ้าน
- พัฒนาระบบการรวบรวมและกระจายสินค้า
- เพิ่มขีดความสามารถในการให้บริการของผู้ขนส่งของประเทศไทยและการร่วมดำเนินการ (Synergy) กับผู้ประกอบการในประเทศเพื่อนบ้าน

กลยุทธ์หลักที่ 3
- พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งทางน้ำ
- พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งทางรถไฟ
- ปฏิรูประบบการบริหารจัดการขนส่ง
- นำระบบการขนส่งอัจฉริยะ (ITS) มาประยุกต์ใช้ในการขนส่งสินค้า

3.8.2.2 กระทรวงอุตสาหกรรม

กระทรวงอุตสาหกรรมได้ตระหนักถึงปัญหาอุปสรรคที่สำคัญต่อการเพิ่มขีดความสามารถของประเทศโดยเฉพาะในเรื่องการบริหารจัดการระบบโลจิสติกส์ของอุตสาหกรรม โดยเน้นการพัฒนาด้านการบริหารจัดการห่วงโซ่อุปทานเชิงโลจิสติกส์ (Supply Chain Logistics Management) จากกระบวนการผลิตตั้งแต่ต้นน้ำถึงปลายน้ำของอุตสาหกรรมให้มีประสิทธิภาพ ซึ่งเป็นการช่วยลดสินค้าคงคลังลง ลดระยะเวลาการผลิตในแต่ละช่วง และสามารถตอบสนองความต้องการของผู้บริโภคได้อย่างรวดเร็ว รวมทั้งดำเนินการยกระดับระบบโลจิสติกส์ของผู้ประกอบการในภาคอุตสาหกรรม โดยได้บรรจุแผนการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ไว้ในแผนปฏิบัติราชการ 4 ปี ภายใต้ยุทธศาสตร์ 3ข การปรับโครงสร้างภาคอุตสาหกรรม ตามแผนการบริหารราชการแผ่นดิน พ.ศ. 2548-2551 เพื่อให้สอดรับกับยุทธศาสตร์การพัฒนาโลจิสติกส์ของ สศช. ต่อมา กระทรวงอุตสาหกรรมได้จัดทำ Logistics Roadmap ของกระทรวงอุตสาหกรรม ซึ่งมีสาระสำคัญดังนี้

กระทรวงอุตสาหกรรมกำหนดยุทธศาสตร์การพัฒนาโลจิสติกส์ภาคอุตสาหกรรม โดยมีวิสัยทัศน์ คือ "อุตสาหกรรมไทยมีระบบโลจิสติกส์ที่มีมาตรฐานสากลสู่ระดับโลก (Global Logistics)" และมีเป้าหมายคือการลดต้นทุนที่ไม่เกิดมูลค่า (Cost Efficiency) และความสามารถในการรับรองเวลาและคุณภาพของสินค้า/บริการ (Responsiveness) กระทรวงอุตสาหกรรมได้กำหนดกลยุทธ์หลัก 3 ประการ คือ การสร้างขีดความสามารถด้าน Logistics และ Supply Chain ให้กับภาคอุตสาหกรรม การยกระดับประสิทธิภาพการดำเนินงานของกระทรวงอุตสาหกรรมที่เอื้อต่อการประกอบธุรกิจของภาคอุตสาหกรรม และการสนับสนุนการสร้างเครือข่ายในประเทศและระหว่างประเทศ โดยมีแนวทางในการดำเนินงานตามกลยุทธ์หลัก ดังนี้

กลยุทธ์หลักที่ 1
- ส่งเสริมและพัฒนาศักยภาพการจัดการโลจิสติกส์เชิงห่วงโซ่อุปทานในโรงงานอุตสาหกรรม
- เสริมสร้างสมรรถนะบุคลากรภาคการผลิต
- สร้างปัจจัยที่เอื้ออำนวยต่อการพัฒนาโลจิสติกส์ภาคอุตสาหกรรม

กลยุทธ์หลักที่ 2 - พัฒนาประสิทธิภาพการให้บริการของกระทรวงอุตสาหกรรม
- พัฒนาความสามารถของระบบให้เชื่อมโยงอย่างต่อเนื่องและอัตโนมัติ

กลยุทธ์หลักที่ 3 - ส่งเสริมให้บริษัท LSP ของไทยมีสภาพแวดล้อมที่สามารถแข่งขันกับบริษัทจากต่างประเทศ
- ส่งเสริมให้เกิดการร่วมลงทุนความร่วมมือเชิงพันธมิตร (Strategic Alliance) กับต่างประเทศ
- ผลักดันให้เกิดศูนย์รวบรวมและกระจายสินค้าของภาคอุตสาหกรรมและผู้ประกอบการ

3.8.3 กฎระเบียบที่เกี่ยวกับการพัฒนาธุรกิจบริการโลจิสติกส์

ตามที่ระบบโลจิสติกส์ได้เข้ามามีกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับกิจกรรมต่างๆ เป็นจำนวนมาก เช่น การขนส่งการแลกเปลี่ยนข้อมูลระหว่างส่วนต่างๆ รวมไปถึงกิจกรรมระหว่างภาครัฐด้วยกัน หรือกิจกรรมระหว่างภาครัฐและภาคเอกชน หรือแม้แต่กิจกรรมระหว่างเอกชนด้วยกัน ล้วนต้องอยู่ภายใต้การกำกับดูแลให้เกิดความเป็นธรรม และได้รับการคุ้มครองตามกฎหมายทั้งสิ้น ทั้งนี้จากรายงานความก้าวหน้าการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย (Logistics Development Report) ของ สศช. ทำให้สามารถแบ่งแนวทางการดำเนินการที่เกี่ยวกับกฎระเบียบที่เกี่ยวกับการพัฒนาธุรกิจบริการโลจิสติกส์ของหน่วยงานรัฐในปัจจุบันได้เป็นดังนี้

3.8.3.1 กลุ่มกฎระเบียบที่สนับสนุนกิจกรรมทางโลจิสติกส์

เป็นกฎหมายที่ต้องการให้ส่งเสริมกิจกรรมทางโลจิสติกส์ให้มีประสิทธิภาพสูงสุด เช่น กฎหมายด้านการขนส่ง ระเบียบที่เกี่ยวกับการนำเข้า – ส่งออก กฎหมายสำหรับผู้ประกอบการโลจิสติกส์ ซึ่งมีรายละเอียดดังนี้

1) ร่างพระราชบัญญัติขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบเพื่อกำหนดสิทธิ หน้าที่ และความรับผิดชอบของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ

2) การรวมพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ.2522 และพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 เป็นฉบับเดียวกัน เนื่องจากมีบทบัญญัติบางประการที่ไม่สอดคล้องและเป็นไปในแนวทางเดียวกัน

3) กฎหมายน้ำหนักรถบรรทุก (พ.ร.บ.ทางหลวง พ.ศ.2535) ให้กำหนดพิกัดน้ำหนักที่สามารถบรรทุกอย่างชัดเจน

4) กฎมายเรื่องความสูงของรถบรรทุก (กฎกระทรวงฉบับที่ 4 พ.ศ.2522) เพื่อกำหนดความชัดเจนของพิกัดความสูงของรถบรรทุก รองรับตู้สินค้าชนิดสูงพิเศษ

5) การปรับปรุงพระราชบัญญัติส่งเสริมการพาณิชยนาวี เพื่อเพิ่มอำนาจของคณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชยนาวี เพื่อส่งเสริมระบบการขนส่งในภาพรวม

6) จัดทำร่างกฎกระทรวงกำหนดหลักเกณฑ์การนำร่องในเขตท่าเรือศรีราชา เขตท่าเรือจังหวัดสงขลา และเขตท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุดเพื่อไม่ต้องใช้นำร่อง เพื่อลดค่าใช้จ่ายและลดภาระในการขนส่งทางทะเล

7) ปรับปรุงพระราชบัญญัติการเดินอากาศ

8) ปรับปรุงพระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศ

3.8.3.2 กฎระเบียบที่ต้องได้รับการปรับปรุงให้ทันสมัย

เพื่อรองรับการทำธุรกรรมอิเล็กทรอนิกส์ ให้เกิดความรวดเร็วและลดต้นทุนการดำเนินธุรกิจ จึงมีการแลกเปลี่ยนข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ หรือการดำเนินเอกสารด้านโลจิสติกส์โดยอิเล็กทรอนิกส์

1) กรมศุลกากร ออกประกาศ เรื่อง ตัวแทนออกของโปร่งใส เพื่อส่งเสริมให้ระบบตัวแทนออกของเป็นไปตามมาตรฐานโลกและอำนวยความสะดวกในการปฏิบัติพิธีการศุลกากรเกี่ยวกับการนำเข้า-ส่งออกให้ถูกต้องเป็นไปตามกฎระเบียบ และให้บริการออกของด้วยราคาเป็นธรรม

2) การปรับปรุงกฎหมายว่าด้วยกิจการการคลังสินค้า ไซโล และห้องเย็น จากประกาศคณะปฏิวัติให้เป็นพระราชบัญญัติ เพื่อลดอุปสรรคด้านกฎระเบียบที่เข้มงวดและส่งเสริมให้เอกชนร่วมลงทุนและฝึกอบรมผู้ประกอบการเพื่อเสริมสร้างความรู้การใช้เทคโนโลยีในการบริการให้มีประสิทธิภาพ

3) ร่างพระราชกฤษฎีกา ว่าด้วยการทำธุรกรรมอิเล็กทรอนิกส์ภาครัฐ เพื่อให้ธุรกรรมภาครัฐสามารถกระทำได้ด้วยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์

4) กฎหมายการโอนเงินทางอิเล็กทรอนิกส์

5) ร่างพระราชบัญญัติว่าด้วยการคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล เพื่อให้เกิดการรับรองสิทธิและให้ความคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล

6) ร่างพระราชบัญญัติว่าด้วยการกระทำความผิดเกี่ยวกับคอมพิวเตอร์

3.8.3.3 การบังคับใช้กฎหมายที่มีอยู่อย่างมีประสิทธิภาพ

เพื่อเป็นการลดขั้นตอนที่ไม่ได้เป็นมาตรฐาน และการลดต้นทุนที่ไม่ก่อให้เกิดมูลค่าเพิ่ม เช่น การใช้ดุลยพินิจในการประเมินภาษี หรือต้นทุนค่าน้ำร้อน น้ำชาระหว่างการขนส่งเป็นต้น

1) สำนักงานคณะกรรมการอาหารและยา (อย.) ได้ดำเนินการปรับปรุงคุณภาพการให้บริการตรวจสอบผลิตภัณฑ์สุขภาพ พัฒนาด้านอาหารและยาส่วนภูมิภาคให้ได้มาตรฐาน

2) การจัดตั้ง One Stop Service บริเวณชายแดน เพื่อลดเวลาการตรวจ-ปล่อยสินค้าให้สะดวก รวดเร็วและเบ็ดเสร็จ

3) การพัฒนากระบวนการนำเข้า-ส่งออกของประเทศ เพื่อลดเวลาและขั้นตอนการให้บริการ และยกระดับมาตรฐานการบริการของเจ้าหน้าที่รัฐ

3.8.3.4 กฎหมายที่ส่งเสริมระบบโลจิสติกส์ระหว่างประเทศ

1) ร่างพระราชบัญญัติการรับของทางถนนระหว่างประเทศ เพื่อกำหนดหน้าที่ความรับผิดชอบต่อสินค้า

2) การจัดทำภาคผนวกและเอกสารแนบท้ายความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง เพื่อไม่ให้เป็นอุปสรรคต่อการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ และเพื่ออำนวยความสะดวกในการขนส่งทางถนนระหว่าง 6 ประเทศ

3) การจัดทำร่างระเบียบสำหรับนายกรัฐมนตรีว่าด้วย การอำนวยความสะดวกในการเดินเรือระหว่างประเทศ เพื่อให้ทุกหน่วยงานที่เกี่ยวข้องปรับปรุงกฎระเบียบภายในให้สอดคล้องกับกฎหมายกลางฉบับนี้ เพื่อลดขั้นตอนการดำเนินงานที่ยุ่งยากและซับซ้อนของแต่ละหน่วยงาน

4) การให้สัตยาบันพิธีสารแนบท้ายความตกลงอาเซียน ว่าด้วยการขนส่งสินค้าผ่านแดน เพื่อส่งเสริมโลจิสติกส์ในภูมิภาค

5) กรมศุลกากร พัฒนาระบบ National Single Window และ ASEAN Single Window ขณะนี้ได้จัดทำร่างแผนการพัฒนาระบบการเชื่อมโยงข้อมูลระหว่างหน่วยงานภาครัฐแบบ Single Window เพื่อพัฒนาระบบตรวจสอบใบอนุญาตและใบรับรองอิเล็กทรอนิกส์ เพื่อการนำเข้า-ส่งออก และเชื่อมโยงระบบของกรมศุลกากรกับระบบกลาง ทั้งนี้ ได้จัดตั้งศูนย์บริการเบ็ดเสร็จ ณ จุดเดียว (One Stop Service) ตามแนวชายแดนแล้วเสร็จ 10 ด่านและไทย ลาว กัมพูชา ร่วมกันยกร่างบันทึกความเข้าใจเกี่ยวกับการเริ่มใช้ความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง เพื่อให้มีการตรวจปล่อยสินค้า ณ จุดเดียว (Single Stop Inspection)