บทที่ 5
ประเภทของบริการโลจิสติกส์ ที่ไทยมีศักยภาพ และขีดความสามารถในการแข่งขัน

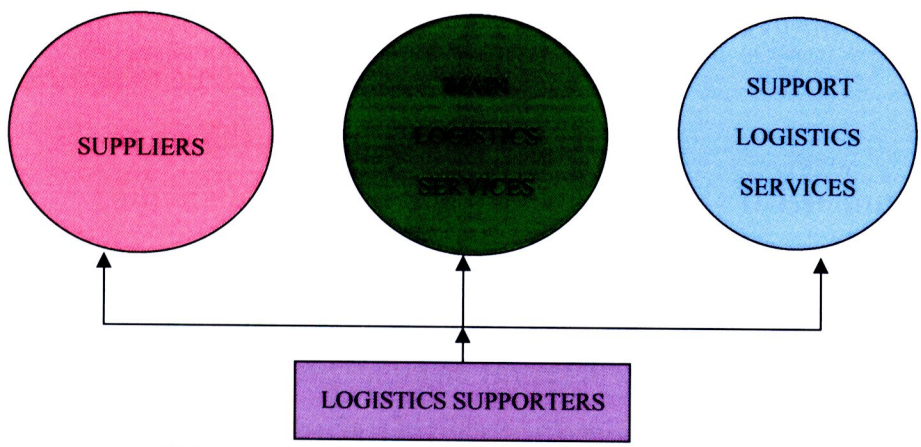
5.1 บทนำ

ในบทที่แล้ว ได้กล่าวถึงภาพรวมอุปสงค์และคุณลักษณะของบริการโลจิสติกส์ผู้ประกอบการต้องการ ก็ตามในบทนี้จะปรับข้อมูลให้สอดคล้องกับข้อมูลของนานาชาติเพื่อเป็นข้อมูลประกอบการตัดสินใจเมื่อต้องมีการเจรจาการค้าบริการโลจิสติกส์ระหว่างประเทศกับประเทศคู่ค้า โดยการศึกษาครั้งนี้ได้ประยุกต์ใช้กรอบของการจัดประเภทของกิจกรรมโลจิสติกส์ซึ่งแบ่งออกได้เป็น 7 กลุ่มใหญ่ภายใต้กรอบขององค์การการค้าโลก (องค์การการค้าโลก, 2550) อาทิ กลุ่มการให้บริการรับจัดการขนส่งสินค้า กลุ่มการจัดเก็บสินค้าและกระจายสินค้า กลุ่มการให้บริการด้านพิธีการศุลกากรและกลุ่มผู้ให้บริการขนส่งสินค้า เป็นต้น

ขณะที่การสำรวจในรายงานการศึกษาครั้งนี้จะทำการตรวจสอบและประเมินความพร้อมและความเหมาะสม รวมทั้งได้ทำการประเมินขีดความสามารถในการแข่งขันของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ของไทย โดยจะทำการสำรวจจากกลุ่มเป้าหมายหลักคือ ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ ผู้ใช้บริการโลจิสติกส์และผู้ควบคุมผู้ให้บริการโลจิสติกส์แต่ละกลุ่ม นอกจากนี้ได้ทำการประเมินนโยบาย กลยุทธ์การพัฒนาธุรกิจบริการโลจิสติกส์ โอกาสและปัญหาอุปสรรคในการให้บริการโลจิสติกส์ของไทย

5.2 ประเภทของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ของไทย

เครือข่ายและประเภทของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ของไทยแสดงได้ดังรูปที่ 5.1



รูปที่ 5-1 ประเภทของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ของไทย

รูปที่ 5-1 เพื่อให้ง่ายต่อการเข้าใจ เราสามารถแบ่งประเภทของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ของไทยออกเป็น 3 ประเภทหลัก คือ

1. ผู้ขายปัจจัยการผลิต (Suppliers)
2. กิจกรรมโลจิสติกส์หลัก (Main Logistics Services)
3. ธุรกิจโลจิสติกส์สนับสนุน (Support Logistics Services)

5.2.1 ซัพพลายเออร์ (Suppliers)

ซัพพลายเออร์ (Suppliers) คือ กลุ่มผู้ประกอบการที่ให้บริการแก่กิจกรรมหลักของโลจิสติกส์ (Main Logistics Services) โดยหน้าที่หลักของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ในกลุ่มนี้ก็เพื่อ สนับสนุนให้กิจกรรมหลักโลจิสติกส์ดำเนินไปอย่างมีประสิทธิภาพสูงสุด เช่น ซัพพลายเออร์ (Suppliers) ที่เป็นผู้ผลิตอุปกรณ์ขนส่ง ก็มีหน้าที่จัดหา ให้บริการทางด้านอุปกรณ์ขนส่ง จัดหารถบรรทุกเพื่อใช้ในกิจกรรมขนส่งและโลจิสติกส์

ซัพพลายเออร์ (Suppliers) สามารถแบ่งได้เป็น 4 ประเภทได้ดังนี้

5.2.1.1 ผู้ผลิตอุปกรณ์ขนส่ง เช่น รถยนต์ รถไฟ รถบรรทุก รถโดยสาร เรือ เครื่องบิน และ อุปกรณ์ยกขนสินค้า และอุปกรณ์ต่างๆ ที่เกี่ยวเนื่องกับการขนส่ง

5.2.1.2 ผู้จำหน่ายอุปกรณ์ขนส่ง เช่น กลุ่มผู้ประกอบการรถยนต์และชิ้นส่วน ผู้ให้เช่ายานพาหนะ เป็นต้น

5.2.1.3 ตัวกลางรวบรวมสินค้าและผู้โดยสาร เช่น ตัวแทนรับจัดการขนส่ง ผู้ประกอบการนำเที่ยว จำหน่ายตั๋วโดยสาร

5.1.1.4 อื่นๆ ได้แก่ การบริการทั่วไป เช่น การบริการระบบพลังงานเพื่อการขนส่ง พัฒนาระบบการจราจร และเส้นทางการขนส่ง

5.2.2 กิจกรรมโลจิสติกส์หลัก (Main Logistics Services)

ประเภทกิจกรรมโลจิสติกส์หลัก จัดได้ว่าเป็นหัวใจของโลจิสติกส์ที่แท้จริง ประเภทกิจกรรมโลจิสติกส์หลักสามารถแบ่งได้เป็น 2 กลุ่มใหญ่กล่าวคือ

5.2.2.1 ผู้ประกอบการโลจิสติกส์

ผู้ประกอบการโลจิสติกส์ คือ ผู้ให้บริการการขนส่ง ไม่ว่าจะเป็นทางบก ทางเรือ ทางอากาศ และทางท่อส่ง การขนส่งจะไม่จำกัดเฉพาะว่าเป็นการขนส่งในรูปแบบพัสดุภัณฑ์ สินค้าหรือสิ่งของเท่านั้น แต่จะรวมถึงการให้บริการการขนส่งในรูปแบบการขนส่งผู้โดยสาร หรือ อาจจะกล่าวว่าเป็นรูปแบบการบริการ การบริการที่รู้จักกันดี คือ รถประจำทาง เรือสำราญ เรือเฟอร์รี่ สายการบินและเครื่องบิน เป็นต้น โดยมีรูปแบบการบริการในรูปการบริการขนส่งผู้โดยสารนั่นเอง

5.2.2.2 ผู้ให้บริการขนถ่ายสินค้าและผู้โดยสาร

ผู้ให้บริการขนส่งสินค้าและผู้โดยสาร คือ ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ในรูปแบบของสถานที่ ที่เอื้อให้กิจกรรมผู้ประกอบการโลจิสติกส์เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพสูงสุด เช่น สถานีรถไฟ สนามบิน สถานีขนส่งสินค้า ศูนย์กระจายสินค้า ท่าเรือ ห้องเย็น เป็นต้น

5.2.3 ธุรกิจโลจิสติกส์สนับสนุน (Support Logistics Services)

ธุรกิจโลจิสติกส์สนับสนุน (Support Logistics Services) คือ ธุรกิจที่คอยสนับสนุนให้ประสิทธิภาพการดำเนินงานของกิจกรรมโลจิสติกส์เป็นไปได้อย่างมีประสิทธิภาพสูงสุดเช่นเดียวกับ Suppliers เช่น เทคโนโลยีสารสนเทศ (Radio Frequency Identification (RFID), Electronic Data Interchange (EDI), E-Commerce) ซึ่งเป็นเทคโนโลยีที่สามารถนำมาประยุกต์ใช้ในกิจกรรมการจัดการโลจิสติกส์ เพื่อช่วยให้กิจกรรมโลจิสติกส์มีประสิทธิภาพสูงสุด รวมทั้งธุรกิจการให้บริการทางโลจิสติกส์อื่นๆ เช่น ธุรกิจอู่ซ่อมบำรุง อู่ต่อเรือ อู่ซ่อมรถยนต์ และบริการต่างๆทางโลจิสติกส์ เช่น บริหาร สินค้าคงคลัง ที่ปรึกษา และการประกันภัยการขนส่ง เป็นต้น

จากที่กล่าวมาทั้งสามประเภทของการบริการโลจิสติกส์ในประเทศไทยนั้น การที่โลจิสติกส์ไทยจะพัฒนาไปได้มากน้อยเพียงไร หรือสามารถแข่งขันในระดับเวทีโลกได้หรือไม่นั้น จำเป็นที่การบริการโลจิสติกส์ต้องมีหน่วยงานรัฐบาลหรือเอกชน ให้การสนับสนุน ให้โอกาส เสริมสร้างความแข็งแกร่ง เพื่อให้ไทยมีศักยภาพของการบริการโลจิสติกส์ที่มีประสิทธิภาพสูงสุด

ส่วน Logistics Supports คือ กลุ่มหน่วยงาน สมาพันธ์ ทั้งภาครัฐและเอกชน เช่น สถาบันการศึกษา สถาบัน สมาคม กระทรวง ทบวง กรม ที่คอยช่วยเหลือและสนับสนุนทั้งในเรื่องของข้อมูลข่าวสาร เงินทุน การสร้างบุคลากร เพื่อเสริมสร้างความแข็งแกร่งให้โลจิสติกส์ไทยก้าวสู่การพัฒนาแบบยั่งยืนในระดับโลก

5.3 ศักยภาพของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ของไทย

กระบวนการวิเคราะห์ถึงศักยภาพของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทย โดยระเบียบวิธีการวิเคราะห์จะใช้กระบวนการวิเคราะห์ผ่านทางด้าน การวิเคราะห์การตลาด เพื่อให้เห็นลักษณะ สภาพสิ่งแวดล้อม ปัจจัยและโครงสร้างตลาด โดยสามารถวิเคราะห์ผ่านปัจจัยหลัก 2 ข้อดังนี้

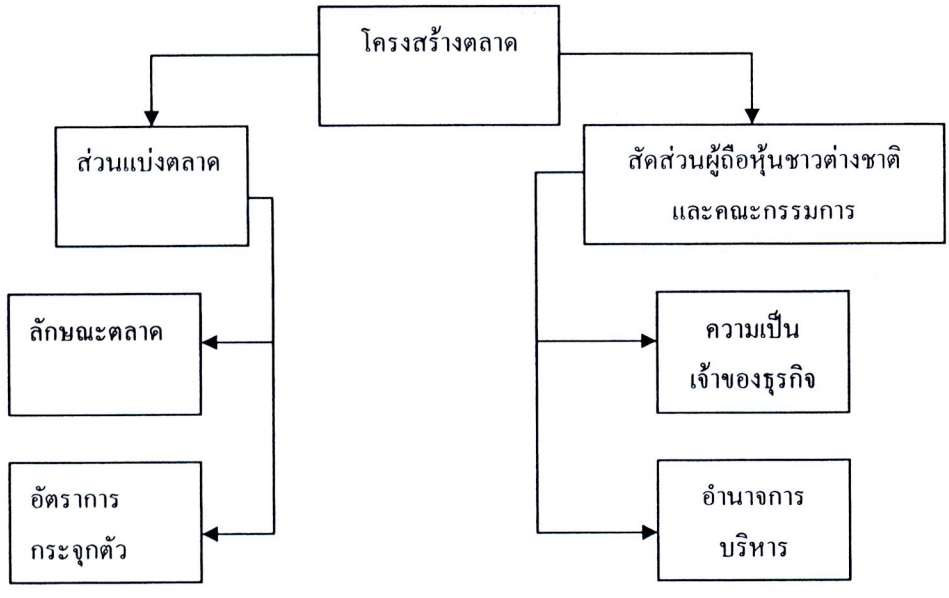
1) พฤติกรรมของตลาดบริการ ซึ่งเป็นการมอง ลักษณะของตลาด เช่น การนำเข้า การส่งออก ประเทศไทยมีลักษณะการปกครองเป็นแบบรัฐเดียวมีศูนย์รวมที่รัฐบาลกลาง ประกอบด้วย 76 จังหวัด โดยมีกฎหมายกลางใช้ร่วมกัน สินค้าส่งออกที่สำคัญเป็นสินค้าทางการเกษตร ประเทศที่ส่งออกที่สำคัญ คือ ประเทศสหรัฐอเมริกา ญี่ปุ่น และ สิงคโปร์ สินค้าที่นำเข้าที่สำคัญเป็น อุปกรณ์อิเล็กทรอนิคส์ โดยมีแหล่งนำเข้าที่สำคัญ คือ ประเทศ ญี่ปุ่น สหรัฐอเมริกา และ จีน

2) การเปรียบเทียบลักษณะของการให้บริการ เช่น รายได้ ดุลการค้า ดุลบริการ ของระหว่าง 2 ประเทศที่ต้องการเปรียบเทียบ

แต่ในกระบวนการวิเคราะห์ศักยภาพของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ของไทยในบทนี้นั้น เป็นการศึกษาถึง ศักยภาพโดยรวม ดังนั้นจึงไม่ ทำการเปรียบเทียบ หากแต่เป็นการศึกษาถึงลักษณะโดยรวมของตลาดเพื่อให้เห็นลักษณะตลาดและสะท้อนถึงพฤติกรรมของตลาดโดยแท้จริง

5.3.1 โครงสร้างตลาดของธุรกิจขนส่งและโลจิสติกส์ของไทย

ศักยภาพของบริการด้านโลจิสติกส์จะศึกษาได้จากโครงสร้างของตลาด (Market Structure) ของธุรกิจการขนส่งของประเทศ ซึ่งแสดงดังรูปที่ 5.2



รูปที่ 5-2 โครงสร้างของตลาดโลจิสติกส์ไทย

จากรูปที่ 5-2 เราจะเห็นได้ชัดเจนว่า โครงสร้างหลักของตลาดโลจิสติกส์ประกอบ ไปด้วย 2 โครงสร้างหลักที่เด่นชัดก็คือ ส่วนแบ่งตลาด (Market Share) และ สัดส่วนผู้ถือหุ้นชาวต่างชาติ (Foreign Shareholder)

ส่วนแบ่งตลาด (Market Share) เป็นการศึกษาถึง ลักษณะของตลาดว่าเป็นตลาดแบบไหน เป็นตลาดผูกขาด (Oligopoly) หรือ ตลาดผู้ขายน้อยราย (Monopoly) ส่วนแบ่งตลาดเป็นใครบ้าง รวมทั้งยังศึกษาลักษณะการกระจายตัว หรือกระจุกตัวของผู้ให้บริการ

สัดส่วนผู้ถือหุ้นชาวต่างชาติ (Foreign Shareholder) จะเป็นการศึกษาถึงสัดส่วนผู้ถือหุ้นชาวต่างชาติและคณะกรรมการ ในกรณีที่เป็นตลาดแบบผูกขาดมีสัดส่วนของชาวต่างชาติเข้ามาถือสัดหุ้นในบริษัทนั้นมากน้อยเพียงใด โดยคิดเป็นสัดส่วนต่อคณะกรรมการทั้งหมด ซึ่งแสดงถึงอำนาจ

การบริหารการจัดการในธุรกิจนั้นๆ เช่น ถ้ามีสัดส่วนของชาวต่างชาติในอัตราส่วนต่อคณะกรรมการสูง ก็แสดงถึงอำนาจการบริหารการจัดการจะถูกดำเนินงานโดยชาวต่างชาติ เป็นต้น

การศึกษาโครงสร้างตลาดในแบบวิจัยนี้ ใช้ข้อมูลทุติยภูมิ (Secondary Data) จะถูกนำมาวิเคราะห์ แหล่งข้อมูล คือ ข้อมูลจดทะเบียนนิติบุคคลของกรมพัฒนาธุรกิจการค้า กระทรวงพาณิชย์ สมาคมผู้ประกอบการที่เกี่ยวข้อง ข้อมูลจากตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยในส่วนของสาขาขนส่งและโลจิสติกส์ และข้อมูลจากหน่วยงานอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง

การศึกษาถึงศักยภาพของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทยนั้น เราจะมุ่งประเด็นไปที่ประเภทผู้ให้บริการโลจิสติกส์หลัก (Main Logistics Service Providers) คือ การขนส่งทางบก และการให้บริการโลจิสติกส์ ด้านอื่นๆ เช่น การบริการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ (International Freight Forwarding), ศูนย์คลังสินค้าและศูนย์กระจายสินค้า (Warehouse and Distribution Centre),การประกันภัยและซอฟต์แวร์ระบบโลจิสติกส์(Insurance Logistics and Software Logistics)

5.3.2 การขนส่งทางบก

การขนส่งทางบกนั้นสามารถแบ่งการขนส่งออกเป็น 2 ประเภทใหญ่ๆ คือ

5.3.2.1 รถไฟ ผู้ประกอบการขนส่งทางรถไฟ มีเพียงรายเดียว คือ การรถไฟแห่งประเทศไทย ถือเป็นการผูกขาดการขนส่งทางรถไฟแต่เพียงผู้เดียว

5.3.2.2 รถบรรทุก ผู้ประกอบการรถบรรทุกที่ให้บริการในเชิงพาณิชย์แบ่งเป็น 2 ประเภท ผู้ประกอบการขนส่งสาธารณะ และ ผู้รับจัดการขนส่ง (Freight Forwarders) จากข้อมูลตัวเลขจดทะเบียนนิติบุคคลของผู้ประกอบการรถบรรทุกนั้น กรมพัฒนาธุรกิจการค้า ตัวเลขผู้จดทะเบียนผู้ประกอบการรถบรรทุกไม่ประจำทาง จากปี พ.ศ. 2546 ถึง ปี พ.ศ. 2547 เพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว ตลาดการแข่งขันของรถบรรทุก ถือเป็นตลาดการแข่งขันที่สูง ซึ่งสะท้อนให้เห็นถึง ศักยภาพการแข่งขันของบริการรถบรรทุกของไทยเรายังเป็นรายย่อยเสียเป็นส่วนใหญ่ และไทยเรายังสามารถรักษาศักยภาพการแข่งขันได้ดี แต่ในระดับเวทีระดับต่างประเทศ เรายังขาดศักยภาพในการแข่งขันกับผู้ให้บริการขนส่งทางบกจากต่างประเทศ, ผู้รับจัดการขนส่ง (Freight Forwarders) ที่เริ่มเข้ามามีบทบาทมากขึ้นทุกวัน โดยเฉพาะการขาดทางด้านการพัฒนาเทคโนโลยีในการจัดส่งสินค้า

5.3.3 การบริการโลจิสติกส์ด้านอื่นๆ

ประเด็นการบริการโลจิสติกส์ด้านอื่นๆ คือ

1) ศูนย์คลังสินค้าและศูนย์กระจายสินค้า (Warehouse and Distribution Centre)

จากข้อมูลของกรมพัฒนาธุรกิจการค้า จำนวนผู้ประกอบคลังสิน(รวมการขนส่ง และการคมนาคม) ตัวเลขจดทะเบียนในปี พ.ศ. 2552 จำนวนทั้งหมด 572 ราย มีมูลค่ารวมประมาณ 66,981.08 ล้านบาท

ตารางที่ 5-1 โครงสร้างตลาดคลังสินค้าประเภทรับฝากสินค้าที่ไม่ใช่ห้องเย็น

No.	Company	Market Share (%)	Nationality Shareholders (%)	Foreign Shareholders / Whole Shareholders
1	บริษัท ไทยพับลิคพอร์ต จำกัด	18.31	ไทย 99.9977 สิงคโปร์ 0.0023	0:8
2	บริษัท แหลมฉบัง อินเตอร์เนชันแนล เทอร์มินอลจำกัด	3.85	ไทย 51 อื่น 49	4:9
3	บริษัทไทยแท้งค์เทอร์มินอล จำกัด	3.09	ไทย 51 เนเธอร์แลนด์ 49	4:10
4	บริษัท ไฮเทค นิตซู ประเทศไทย จำกัด	2.5	ไทย 51 ญี่ปุ่น 49	3:6
5	บริษัท อมรไชย จำกัด	2.39	ไทย 99.9944 จีน 0.0556	0:5

ที่มา : www.dtn.moc.go.th

จากตาราง 5-1 จะเห็นได้ชัดเจนว่า ผู้ประกอบการที่มีส่วนแบ่งตลาดสูงสุดคือ บริษัทไทยพับลิคพอร์ต ร้อยละ 18.31 รองลงมาคือ บริษัทแหลมฉบังอินเตอร์เนชั่นแนล จำกัด ร้อยละ 3.85 และในส่วนของผู้ถือหุ้นยังเป็นคนไทยมากกว่าครึ่ง ซึ่งแสดงให้เห็นว่า ประเทศไทยมีศักยภาพในการแข่งขันกันเองภายในธุรกิจนี้

ในปัจจุบันโครงสร้างของตลาดเป็นการแข่งขันกันเองของบริษัทต่างชาติ ความสามารถของศูนย์กระจายสินค้าของไทย นับว่ายังอยู่ในเกณฑ์ที่มีศักยภาพที่ต่ำ กล่าวคือเป็นแค่โกดังไว้เก็บ พักสินค้า (Inventory) ซึ่งเป็นกิจกรรมทางโลจิสติกส์ที่ช่วยสนับสนุนการนำเข้าและส่งออกเท่านั้น ไม่มีบทบาทการกระจายสินค้าที่แท้จริง ทั้งนี้เพราะ ขาดเทคโนโลยีการจัดการ Warehouse Management System (WMS) ด้วยเหตุนี้เอง ทาง BOI จึงสนับสนุนให้กิจกรรมโลจิสติกส์นี้เป็นกิจกรรมที่ควรจะถูกส่งเสริม เพราะศูนย์กระจายสินค้าในระดับนานาชาติ (International Distribution Centre) นั้น ต้องใช้เงินลงทุนและเทคโนโลยีที่สูงในการลงทุน

2) บริการรับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ (International Freight Forwarder)

ตลาดการแข่งขันของผู้ให้บริการรับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศในไทย (International Freight Forwarder) ถือเป็นตลาดที่มีผู้ขายมากราย โดยมีผู้ประกอบการประมาณ 300-400

ราย และในจำนวนนี้เป็นสมาชิกของชมรม Thai International Freight Forwarders Association (TIFFA) ประมาณ 130 ราย

ตารางที่ 5-2 โครงสร้างตลาดบริการรับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ

No.	Company	Market Share (%)	Nationality Shareholders (%)	Foreign Shareholders / Whole Shareholders
1.	บริษัท เอ็นวายเค โลจิสติกส์	15.75	ไทย 61.835 ญี่ปุ่น 38.165	6:13
2.	บริษัท เอ็กซ์ปีไดเตอร์ จำกัด	13.57	ไทย 51 สหรัฐ 49	3:3
3.	บริษัท เช้งเกอร์(ไทย) จำกัด	4.98	ไทย 0.0001 สหรัฐ 50.9997 เยอรมนี 49.0002	2:3
4.	บริษัท ดีเอชแอลโลจิสติกส์ จำกัด	4.88	ไทย 50.9999 เยอรมนี 49 สวีเดน 0.0001	5:8
5.	บริษัท อีจีแอล อีเกิ้ล โกลบอล โลจิสติกส์(ประเทศไทย)จำกัด	4.87	ไทย 51 เบอร์มิวดา 49	2:3

ที่มา : www.dtn.moc.go.th

จากตาราง 5-2 เราจะเห็นได้ชัดเจนว่า บริษัทที่ครองส่วนแบ่งตลาดมากสุดสองอันดับแรก คือ บริษัท เอ็นวายเค โลจิสติกส์ จำกัด และ เอ็กซ์ปีไดเตอร์ ล้วนเป็นบริษัทที่มีชาวต่างชาติมาเปิดสาขาในไทย และจากการดูโครงสร้างของตลาดแล้ว ยังพบว่า มีสัดส่วนของชาวต่างชาติที่ถือหุ้นเป็นจำนวนมาก ซึ่งแสดงให้เห็นถึงขีดความสามารถและศักยภาพของไทยในด้านการจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศที่ยังขาดประสิทธิภาพ ไม่มีความรู้ความสามารถเพียงพอในการประกอบการ ดังนั้นการแข่งขันจึงเป็นการแข่งขันกันเองของผู้ประกอบการที่เข้ามาจากต่างประเทศ

3) บริการตัวแทนออก (Custom Brokers)

บริการตัวแทนออกเป็นบริการที่เกิดขึ้นเพื่อทำให้กระบวนการส่งออกมีความสะดวกรวดเร็วขึ้น จากตัวเลขผู้ประกอบการบริการตัวแทนออกที่จดทะเบียนนิติบุคคลกับกรมพัฒนาธุรกิจ

การค้าในปี พ.ศ. 2546 มีประมาณ 1,940 ราย โดยมีมูลค่ารวมธุรกิจประมาณ 55,975 ล้านบาท ในจำนวนนี้มีผู้ประกอบการที่เป็นสมาชิก Thai Licenses Broker Association: TLBA จำนวน 209 ราย

จากการวิเคราะห์โครงสร้างตลาดจะพบว่า ตลาดการแข่งขันของบริการตัวแทนเป็นตลาดแบบผู้ขายมากราย มีการแข่งขันสูง และเป็นการแข่งขันระหว่างธุรกิจจากต่างประเทศเช่นเดียวกับ ธุรกิจของบริการรับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ โดยบริษัท เอ็นวายเคโลจิสติกส์ ประเทศไทย จำกัด มีส่วนแบ่งตลาดสูงสุด คือ ร้อยละ 7.41 รองลงมาคือ บริษัท เคไลน์ จำกัดและ บริษัทมิตซุย (ประเทศไทย) ซึ่งล้วนเป็น เฟรนไชส์ของต่างชาติ

5.4 โอกาส ปัญหาและอุปสรรคในการให้บริการโลจิสติกส์ของไทย

5.4.1 โอกาสในการให้บริการโลจิสติกส์ของไทย

ระดับความสามารถในการแข่งขันด้านการให้บริการของธุรกิจบริการโลจิสติกส์ของไทยส่วนใหญ่ยังอยู่ในระดับ Logistics Service Provider (LSP) ที่สามารถให้บริการในกิจกรรมพื้นฐาน เช่น การขนส่ง การจัดเก็บและบริหารคลังสินค้า บริการด้านพิธีการศุลกากรนำเข้า-ส่งออก เป็นต้น ความสัมพันธ์ระหว่างผู้ให้บริการและผู้ใช้บริการมักมีลักษณะเป็นครั้งเป็นคราวไป ส่วนการให้บริการโลจิสติกส์แบบ Third Party Logistics Provider (3PL) โดยผู้ประกอบการไทยเองนั้นมีไม่กี่รายที่สามารถมีศักยภาพเพียงพอที่จะให้บริการโลจิสติกส์แบบ 3PL ในขณะที่ในประเทศพัฒนาแล้ว ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ส่วนใหญ่จะสามารถให้บริการแบบ 3PL ได้ แต่อย่างไรก็ตาม จากความพยายามในการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องที่ผ่านมา ทำให้ประเทศไทยถือว่ายังพอมีโอกาสในการพัฒนาธุรกิจบริการด้านโลจิสติกส์ทั้งในปัจจุบันและอนาคต ทั้งนี้ แนวโน้มและโอกาสที่สำคัญสำหรับการส่งเสริมและพัฒนาการให้บริการโลจิสติกส์ของไทย สรุปได้เป็นดังนี้

1) ตำแหน่งที่ตั้งของประเทศไทยทำให้มีความได้เปรียบในเชิงภูมิศาสตร์ เนื่องจากประเทศไทยมีพื้นที่ติดทะเลทั้งทางด้านอ่าวไทยและทะเลอันดามัน และสามารถเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้านโดยรอบทั้งประเทศพม่า ลาว กัมพูชา มาเลเซีย เวียดนาม และจีน

2) สภาพเศรษฐกิจของประเทศในภูมิภาคอินโดจีนที่เน้นการส่งออก (Export-oriented country) จึงมีมูลค่าและปริมาณการค้าระหว่างประเทศสูงขึ้นมากเป็นลำดับ ซึ่งแต่ละประเทศในภูมิภาคนี้มีความเจริญเติบโตทั้งทางด้านเศรษฐกิจและการค้าระหว่างประเทศอย่างรวดเร็ว แม้กระทั่งสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาวในปัจจุบันพบว่ามีปริมาณการค้าระหว่างประเทศไทยเพิ่มขึ้นเช่นกัน นอกจากนั้น ยังมีแนวโน้มการทำข้อตกลงเขตการค้าเสรี (FTA) ของหลายประเทศในแถบนี้รวมทั้งประเทศไทย ดังนั้น จึงเป็นโอกาสที่ช่วยสนับสนุนให้ประเทศไทยกลายเป็นศูนย์กลางธุรกิจและการค้าในภูมิภาคอินโดจีน

3) การเปิดใช้ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (สนามบินหนองงูเห่า) ทำให้ประเทศไทยมีโอกาสกลายเป็นศูนย์กลางการขนส่งทางอากาศในภูมิภาคนี้ด้วยขีดความสามารถของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิจะสามารถรองรับผู้โดยสารได้ 55 ล้านคนต่อปี และรองรับการขนส่งสินค้าทางอากาศได้ 1.6 ล้านตันต่อปี

4) ปัจจุบันคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน (BOI) มีนโยบายสนับสนุนธุรกิจบริการด้านโลจิสติกส์ ทั้งนี้ การส่งเสริมการลงทุนในธุรกิจบริการด้านโลจิสติกส์ของ BOI มีวัตถุประสงค์เพื่อช่วยเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันและสนับสนุนอุตสาหกรรมการส่งออกของประเทศ โดยคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนได้เห็นชอบให้ปรับปรุงประเภทกิจการที่ให้การส่งเสริมอยู่เดิมประเภท 7.7 กิจการศูนย์กระจายสินค้าระหว่างประเทศด้วยระบบที่ทันสมัย (international distribution center) เปลี่ยนมาเป็นกิจการบริการด้านโลจิสติกส์แบบครบวงจร (logistics services provider) กำหนดเงื่อนไขว่า ผู้ขอรับการส่งเสริมจะต้องกระจายสินค้าไปต่างประเทศไม่น้อยกว่า 5 ประเทศ และต้องให้บริการอย่างครบวงจร โดยอย่างน้อยจะต้องมีบริการขนส่ง จัดส่ง เก็บรักษา บรรจุ เป็นต้น ผู้ประกอบการในธุรกิจโลจิสติกส์แบบครบวงจร จะได้รับสิทธิประโยชน์ "ยกเว้น" อากรขาเข้าเครื่องจักร ยกเว้นภาษีเงินได้ 5 ปีทุกเขตที่ตั้ง และหากตั้งเป็นศูนย์โลจิสติกส์จะต้องมีที่ดินไม่น้อยกว่า 300 ไร่ ต้องมีระบบโทรคมนาคมหลักแบบความเร็วสูง จะได้รับสิทธิประโยชน์ "ยกเว้น" อากรขาเข้าเครื่องจักรและยกเว้นภาษีเงินได้ 8 ปีทุกเขต

5) ปัจจุบันรัฐบาลได้มีการจัดสรรเงินงบประมาณเกี่ยวกับโครงการเร่งด่วนด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานสำคัญสำหรับระบบโลจิสติกส์ของประเทศ ซึ่งตามรายงานการศึกษาโครงการพัฒนาระบบโลจิสติกส์จังหวัดพระนครศรีอยุธยา ซึ่งมีโครงการต่างๆ ดังนี้

- การพัฒนาท่าเรือลึกปากบารา จ. สตูล
- การพัฒนาท่าเรือน้ำลึกบริเวณชายฝั่งทะเลอ่าวไทยตอนล่าง
- การพัฒนาท่าเรือเชียงแสนแห่งที่ 2 จ. เชียงราย
- โครงการก่อสร้างถนนเข้าท่าเรือเชียงแสนแห่งที่ 2
- แผนพัฒนาท่าอากาศยานเชียงใหม่สู่ความเป็นศูนย์กลางการบินในภูมิภาค
- โครงการก่อสร้างสถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่องระยะที่ 2 ที่ลาดกระบัง
- โครงการให้บริการขนส่งโดยเรือ Roll on - Roll off
- โครงการให้บริการขนส่งรถไฟทางคู่ฉะเชิงเทรา-แหลมฉบัง
- โครงการก่อสร้างทางคู่ในเส้นทางรถไฟสายชายฝั่งทะเลตะวันออกช่วงฉะเชิงเทรา-คลองสิบเก้า-แก่งคอย และก่อสร้างทางคู่ Chord Lines ที่สถานีชุมทางฉะเชิงเทรา สถานีชุมทางแก่งคอย และสถานีชุมทางบ้านภาชี

- โครงการศึกษาความเหมาะสมการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางรถไฟทั่วประเทศ เพื่อให้มีการถ่ายเทการขนส่งระบบราง

- โครงการศึกษาเลือกที่ตั้งสถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง ระยะที่ 2 เพื่อรองรับการขนส่งสินค้าจากภาคตะวันออกเฉียงเหนือ หรือภาคเหนือ

- โครงการก่อสร้างสถานีขนส่งทางลำน้ำที่ จ. พระนครศรีอยุธยาและ จ. อ่างทอง เพื่อการประหยัดพลังงาน

- โครงการปรับปรุงถนนเชื่อมท่าเรือ

- โครงการพัฒนาเส้นทางรถไฟที่สถานี อ.ท่าเรือ ถึงสถานีหนองวิวัฒน์และสถานีชุมทางภาชี

5.4.2 ปัญหาและอุปสรรคในการให้บริการโลจิสติกส์ของไทย

นับตั้งแต่ประเทศไทยเริ่มตระหนักและให้ความสำคัญในเรื่องโลจิสติกส์ ทำให้ผู้ที่เกี่ยวข้องทุกฝ่ายทั้งภาครัฐและภาคเอกชนได้มีการนำเสนอประเด็นปัญหาอุปสรรคทั้งในด้านการให้บริการด้านโลจิสติกส์และการใช้บริการด้านโลจิสติกส์ของไทย โดยแผนแม่บทการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยโดย สศช. และจากเอกสารการประชุมเชิงปฏิบัติการเรื่อง "ปัญหาระบบโลจิสติกส์ของไทย" ได้ระบุปัญหาเกี่ยวกับผู้ประกอบการให้บริการโลจิสติกส์ของไทยเอาไว้อย่างชัดเจน โดยสรุปประเด็นปัญหาระบบโลจิสติกส์ของไทยใน 5 ด้าน ดังนี้

(1) ปัญหาด้านกฎหมายและระเบียบข้อบังคับทางด้านโลจิสติกส์ เช่น

- กฎหมายเกี่ยวกับน้ำหนักบรรทุกและความสูงของรถบรรทุก

- กฎหมายและวิธีปฏิบัติเกี่ยวกับพิธีการศุลกากร หรือระเบียบ ข้อบังคับของหน่วยงานอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับการนำเข้า – ส่งออก ยังไม่รองรับการทำธุรกรรมอิเล็กทรอนิกส์

- ไม่มีองค์กรกลางที่รับผิดชอบด้านโลจิสติกส์

- ไม่มีกฎหมายกำกับ และส่งเสริมผู้ให้บริการโลจิสติกส์ (Logistics Service Provider)

- กฎหมายเฉพาะด้านการขนส่งที่ล้าสมัย และไม่ได้อิงกับกฎหมายหรืออนุสัญญาระหว่างประเทศ

(2) ปัญหาด้านโครงสร้างพื้นฐาน

- สถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง (ICD) มีไม่เพียงพอ และไม่รองรับการเชื่อมต่อการขนส่งกับสถานที่รวบรวมและกระจายสินค้าในภูมิภาคต่างๆ

- การขนส่งสินค้ารถไฟยังไม่ได้รับความนิยมเท่าที่ควร เนื่องจากขาดการปรับปรุงการบริการ การพัฒนาอย่างต่อเนื่อง ไม่สามารถใช้เครื่องมือ อุปกรณ์ได้อย่างเต็มที่

- ช่องทางผ่านเข้า – ออกท่าเรือแหลมฉบังมีความแออัด ไม่สอดคล้องกับปริมาณสินค้าที่มาใช้บริการ และการขยายตัวในอนาคต

- ถนนทางผ่านเข้า – ออกศูนย์กระจายสินค้าที่ลาดกระบังมีสภาพชำรุด การจราจรติดขัด ทำให้การขนส่งสินค้าล่าช้าหรืออาจเกิดความเสียหายจากการขนส่ง

(3) ปัญหาด้านระบบสารสนเทศและฐานข้อมูลทางด้านโลจิสติกส์

- ขาดแคลนบุคลากรที่มีความรู้ด้านเทคโนโลยีโลจิสติกส์ เพื่อที่จะสามารถพัฒนาหรือนำเอาเทคโนโลยีที่ทันสมัยเข้ามาปฏิบัติงาน

- ไม่มีหน่วยงานกลางรับผิดชอบการพัฒนาโลจิสติกส์ระดับชาติ โดยให้สอดคล้องทั้งในระดับมหภาคและจุลภาค รวมไปถึงความสอดคล้องในการดำเนินงานระหว่างภาครัฐและภาคเอกชน

- ขาดการวางโครงข่ายและสิ่งอำนวยความสะดวกด้านเทคโนโลยี (IT infrastructures and Network) ให้มีประสิทธิภาพ เพื่อลดต้นทุนการดำเนินงาน

(4) ปัญหาด้านบุคลากรและองค์ความรู้ทางโลจิสติกส์

- ผู้ประกอบการขาดความรู้ ความเข้าใจ ในการบริหารจัดการด้านโลจิสติกส์ และการนำเทคโนโลยีมาใช้กับโลจิสติกส์ให้เกิดประโยชน์

- ขาดแคลนบุคลากรที่มีความรู้ในด้านการจัดการโลจิสติกส์ ที่จะสามารถถ่ายทอดความรู้ให้แก่ผู้ประกอบการทั้งในระดับผู้บริหาร และระดับปฏิบัติการ

- ขาดข้อมูลด้านโลจิสติกส์ ทั้งในระดับมหภาคและจุลภาค รวมถึงข้อมูลของทั้งภาครัฐและภาคเอกชน เพื่อนำมาใช้ประโยชน์ในการวางแผน วิเคราะห์และปฏิบัติการด้าน โลจิสติกส์ให้มีความเหมาะสม

- การขาดความรู้ในการจัดการเชิงกลยุทธ์ เพื่อรับมือกับการแข่งขันกับธุรกิจข้ามชาติขนาดใหญ่

(5) ปัญหาด้านการพัฒนาของผู้ให้บริการทางโลจิสติกส์

รายละเอียดของปัญหาด้านการพัฒนาของผู้ให้บริการทางโลจิสติกส์นั้น สามารถเรียงลำดับความสำคัญของปัญหาจากมากไปหาน้อยได้ ดังนี้

- ขาดกฎหมายที่เอื้อต่อการประกอบการธุรกิจโลจิสติกส์ ทำให้เกิดความไม่ชัดเจนในการดำเนินกิจการเป็นอุปสรรคต่อการพัฒนาผู้ประกอบการเป็นอย่างมาก

- ขาดการส่งเสริมทางด้านสิทธิพิเศษเพื่อช่วยเหลือและจูงใจในการส่งเสริมให้เกิดผู้ให้บริการเพิ่มมากขึ้น

- ขาดความรู้ ความชำนาญ รวมถึงทักษะที่จำเป็นในการดำเนินงาน

- ผู้ประกอบการไม่สามารถเข้าถึงแหล่งเงินทุนจากธนาคาร เนื่องจากขาดหลักทรัพย์ที่ใช้ในการค้ำประกัน ประกอบกับธนาคารยังขาดความเข้าใจเกี่ยวกับการดำเนินการธุรกิจด้านโลจิสติกส์ที่ดีพอ จึงเป็นอุปสรรคต่อการอนุมัติสินเชื่อให้แก่ผู้ประกอบการ ทำให้เป็นข้อจำกัดในการพัฒนา

- ซอฟต์แวร์เฉพาะด้านที่ใช้ในการดำเนินธุรกิจมีราคาสูงมาก และมีคุณสมบัติไม่สอดคล้องเหมาะสมกับความต้องการการใช้งานของผู้ประกอบการ
- สิ่งอำนวยความสะดวก ต่างๆ ของภาครัฐไม่สนับสนุนการทำธุรกิจ
- ขาดการนำไปปฏิบัติที่ดีและการกำหนดดัชนีชี้วัดผลการดำเนินงานในการประเมินประสิทธิภาพการดำเนินงานของผู้ให้บริการโลจิสติกส์
- ผู้ประกอบการโลจิสติกส์ไทย ขาดเครือข่ายในการเชื่อมต่อกับต่างประเทศ เนื่องจากไม่มีพันธมิตรในการดำเนินธุรกิจระหว่างประเทศ ส่งผลให้มีเครือข่ายการจัดการด้านโลจิสติกส์ที่แคบกว่าผู้ประกอบการจากต่างประเทศ
- ลูกค้าขาดความรู้ความเข้าใจ และไม่เห็นประโยชน์ในการใช้บริการด้านโลจิสติกส์จากผู้ให้บริการเฉพาะด้านโลจิสติกส์ ซึ่งจะส่งผลต่อความสามารถในการแข่งขันในระยะยาว
- ภาครัฐขาดการกำหนดมาตรฐานในการพัฒนาส่งเสริมระดับการให้บริการด้านโลจิสติกส์

5.5 บทสรุป

จากการศึกษาข้อมูลในบทนี้ พบว่าประเภทของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ของไทยแบ่งออกเป็น 3 ประเภทหลัก คือ 1.ผู้ขายปัจจัยการผลิต (Suppliers) คือ กลุ่มผู้ประกอบการ ที่ให้บริการแก่กิจกรรมหลักของ โลจิสติกส์ โดยสามารถแบ่งได้เป็น 4 ประเภท คือ ผู้ผลิตอุปกรณ์ขนส่ง ผู้จำหน่ายอุปกรณ์ขนส่ง ตัวกลางรวบรวมสินค้าและโดยสาร และอื่นๆ ได้แก่ การบริการทั่วไป เช่น การบริการระบบพลังงานเพื่อการขนส่ง พัฒนาระบบการจราจร และเส้นทางการขนส่ง 2. กิจกรรมโลจิสติกส์หลัก (Main Logistics Services) จัดได้ว่าเป็นหัวใจของโลจิสติกส์ที่แท้จริงโดยสามารถแบ่งเป็น 2 กลุ่มใหญ่ คือ กลุ่มผู้ประกอบการโลจิสติกส์ซึ่งคือผู้ให้บริการการขนส่ง ไม่ว่าจะเป็นทางบก ทางเรือ ทางอากาศ และทางท่อส่ง การบริการที่รู้จักกันดี คือ รถประจำทาง เรือสำราญ เรือเฟอร์รี่ สายการบินและเครื่องบิน โดยมีรูปแบบการบริการในรูปแบบบริการขนส่งผู้โดยสารนั้นเองและกลุ่มผู้ให้บริการขนถ่ายสินค้าและผู้โดยสารซึ่งคือ ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ในรูปแบบของสถานที่ที่เอื้อให้กิจกรรมผู้ประกอบการโลจิสติกส์เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพสูงสุด 3.ธุรกิจโลจิสติกส์สนับสนุน คือ ธุรกิจที่คอยสนับสนุนให้ประสิทธิภาพในการดำเนินงานของกิจกรรมโลจิสติกส์เป็นไปได้อย่างมีประสิทธิภาพสูงสุด ส่วน Logistics Supports คือ กลุ่มหน่วยงาน สมาพันธ์ ทั้งภาครัฐและเอกชนที่คอยช่วยเหลือ สนับสนุนทั้งในเรื่องของข้อมูล ข่าวสาร เงินทุน เป็นต้น การวิเคราะห์ศักยภาพของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ของไทยสามารถวิเคราะห์ผ่านปัจจัยหลัก 2 ปัจจัย คือ พฤติกรรมของตลาดบริการ ซึ่งมองลักษณะของตลาดและการเปรียบเทียบลักษณะของการให้บริการ ศักยภาพของบริการด้านโลจิสติกส์จะศึกษาได้จาก

โครงสร้างของตลาดของธุรกิจการขนส่งของประเทศ โครงสร้างของตลาดแบ่งเป็น 2 หลักโดยเด่นชัด คือ ส่วนแบ่งตลาดเป็นการศึกษาถึงลักษณะของตลาดว่าเป็นตลาดแบบไหน และสัดส่วนผู้ถือหุ้นชาวต่างชาติเป็นการศึกษาถึงสัดส่วนผู้ถือหุ้นชาวต่างชาติและคณะกรรมการ การศึกษาโครงสร้างตลาดในแบบวิจัยนี้ ใช้ข้อมูลทุติยภูมิ (Secondary Data) นำมาวิเคราะห์ แหล่งข้อมูล โดยจะมุ่งประเด็นไปที่ประเภทผู้ให้ บริการโลจิสติกส์หลัก (Main Logistics Service Providers) คือ การขนส่งทางบก ได้แก่ รถไฟ ซึ่งถูกผูกขาดโดยการรถไฟแห่งประเทศไทย และ รถบรรทุก แบ่งเป็น ผู้ประกอบการขนส่งสาธารณะ ไทยสามารถรักษาศักยภาพการแข่งขันได้ดี แต่ในระดับเวทีระดับต่างประเทศ เรายังขาดศักยภาพในการแข่งขัน และผู้รับจัดการขนส่ง (Freight Forwarders) ที่เริ่มเข้ามามีบทบาทมากขึ้นทุกวัน โดยเฉพาะการขาดทางด้านการพัฒนาเทคโนโลยีในการจัดส่งสินค้า

การให้บริการ โลจิสติกส์ ด้านอื่นๆ ได้แก่ 1) ศูนย์คลังสินค้าและศูนย์กระจายสินค้า (Warehouse and Distribution Centre) มี ผู้ประกอบการที่มีส่วนแบ่งตลาดสูงสุด และสัดส่วนของผู้ถือหุ้นยังเป็นคนไทยมากกว่าครึ่ง ซึ่งแสดงให้เห็นว่า ประเทศไทยมีศักยภาพในการแข่งขันกันเองภายในประเทศในธุรกิจนี้ แต่ ศูนย์กระจายสินค้าของไทยอยู่ในเกณฑ์ที่มีศักยภาพที่ต่ำ เป็นแค่โกดังไว้เก็บพักสินค้า (Inventory) ไม่มีบทบาทการกระจายสินค้าที่แท้จริง 2) บริการรับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ (International Freight Forwarder) คือตลาดการแข่งขันของผู้ให้บริการรับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศในไทย (International Freight Forwarder) และ 3) บริการตัวแทนออก (Custom Brokers) คือการบริการที่เกิดขึ้นเพื่อทำให้กระบวนการส่งออกมีความสะดวกรวดเร็วขึ้น ซึ่งการบริการทั้ง 2 ถือเป็นตลาดที่มีผู้ขายมากราย แต่จากการดูโครงสร้างของตลาดแล้ว พบว่า บริษัทส่วนมาก ล้วนเป็นบริษัทที่มีชาวต่างชาติมาเปิดสาขาในไทย มีสัดส่วนของชาวต่างชาติที่ถือหุ้นและสัดส่วนของคณะกรรมการที่เป็นชาวต่างชาติ แสดงให้เห็นการขาดประสิทธิภาพของไทยด้านการจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศที่ยังไม่มีความรู้ความสามารถเพียงพอในการประกอบการ ส่วนโอกาสในการให้บริการโลจิสติกส์ของไทย คือ ตำแหน่งที่ตั้งของประเทศไทย สภาพเศรษฐกิจของประเทศในภูมิภาคอินโดจีนที่เน้นการส่งออก การเปิดใช้ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ การส่งเสริมการลงในธุรกิจบริการด้านโลจิสติกส์ของ BOI และรัฐได้มีการจัดสรรงบประมาณ ปัญหาและอุปสรรคในการให้บริการโลจิสติกส์ของไทยคือปัญหาด้านกฎหมายและระเบียบข้องบังคับทางด้านโลจิสติกส์ ปัญหาด้านโครงสร้างพื้นฐาน ปัญหาด้านบุคลากรและองค์ความรู้ทางโลจิสติกส์ ปัญหาด้านพัฒนาของผู้ให้บริการทางโลจิสติกส์