

### บทที่ 3

## สถานภาพการพัฒนากระบวนโลจิสติกส์และการพัฒนา

### ระบบโครงสร้างพื้นฐานคมนาคมขนส่งของไทย

ประเทศที่พัฒนาแล้วหรือประเทศอุตสาหกรรม (Industrialization) เริ่มมีการตื่นตัวด้านการจัดการโลจิสติกส์มาตั้งแต่ช่วงยุค 1980 โดยเริ่มมอง “โลจิสติกส์” ไม่เพียงแต่เป็นกิจกรรมด้านการจัดการองค์กร แต่การจัดการโลจิสติกส์ที่ดียังเป็นยุทธศาสตร์หนึ่งในการสร้างความได้เปรียบในการแข่งขัน (Competitiveness)<sup>1</sup> โดยได้มีการพัฒนาการจัดการโลจิสติกส์อย่างเป็นระบบและต่อเนื่อง ทั้งในส่วนของภาครัฐและเอกชน ส่งผลให้ต้นทุนโลจิสติกส์ลดลงอย่างต่อเนื่อง โดยต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP ของประเทศที่พัฒนาแล้วอยู่ระหว่าง 7-10%<sup>2</sup> ในกรณีของประเทศไทย โลจิสติกส์ยังถือเป็นเรื่องใหม่ โดยมีการอ้างถึงต้นทุนโลจิสติกส์ว่าสูงถึง 19-25% ต่อ GDP<sup>3</sup> นอกจากนี้ ในยุคของโลกาภิวัตน์ (Globalization) ที่การค้าระหว่างประเทศมีการเติบโตอย่างรวดเร็ว ผสานกับแนวโน้มของนโยบายการทำข้อตกลงการค้าเสรี (Free Trade Agreement) ทำให้ต้องเร่งรีบในการพัฒนาการจัดการโลจิสติกส์ทั้งในระดับภายในและการค้าระหว่างประเทศ เนื่องจากประเทศที่มีการจัดการโลจิสติกส์ที่ดีจะทำให้มีต้นทุนโลจิสติกส์ต่ำ<sup>4</sup> ส่งผลในสินค้าของประเทศนั้นๆ ได้เปรียบทางด้านราคาอย่างมาก โดยธนาคารโลก<sup>5</sup> ประมาณว่าในระดับธุรกิจนั้น หากสามารถลดต้นทุนการขนส่งได้ร้อยละ 1 แล้วจะสามารถทำให้ส่วนแบ่งการตลาดเพิ่มขึ้นถึงร้อยละ 5 และหากสามารถลดต้นทุนการขนส่งได้ร้อยละ 10 จะสามารถเพิ่มการค้ารวม (ภายในและส่งออก) ได้ถึงร้อยละ 20 จากการศึกษาตลาดในประเทศกำลังพัฒนาในเอเชียของ

---

<sup>1</sup> กระทรวงการต่างประเทศและกระทรวงมหาดไทย, “ยุทธศาสตร์ความร่วมมือทางเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน : ECS กับโอกาสและสู่ทางการค้าและการลงทุนตามเส้นทางหมายเลข 9,” เอกสารประกอบการประชุมเชิงปฏิบัติการ เสนอที่ โรงแรมพลอยพาเลซ จังหวัดมุกดาหาร วันที่ 26 กรกฎาคม 2547. (เอกสารไม่ตีพิมพ์และเผยแพร่), หน้า xvi

<sup>2</sup> สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศและสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย พิมพ์ครั้งที่ 2 (กรุงเทพฯ : เพชรรุ่งการพิมพ์, 2547), หน้า 5

<sup>3</sup> สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย (กรุงเทพฯ : เพชรรุ่งการพิมพ์, 2548), หน้า 88

<sup>4</sup> สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศและสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย . หน้า. 3

<sup>5</sup> สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย . หน้า 3-4

บริษัท Mckinsey & Co.<sup>6</sup> พบว่าการปรับปรุงกระบวนการด้านบุคลากรและคุณภาพการขนส่งจะมีผลมากต่อการสร้างมูลค่าเพิ่ม GDP โดยประมาณว่าสำหรับประเทศกำลังพัฒนาในเอเชียบางประเทศนั้น จะสามารถเพิ่มมูลค่า GDP ได้ถึงร้อยละ 1.5-2.0 หากประเทศนั้นสามารถมีต้นทุนโลจิสติกส์ร้อยละ 15-20 โดยศึกษาในบทนี้ จะประกอบไปด้วย ศึกษาถึงเหตุผลและความสำคัญการที่ประเทศไทยต้องการเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ของอนุภูมิภาคประเทศลุ่มแม่น้ำโขง โดยการศึกษาถึงสถานะและทิศทางการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของไทยเปรียบเทียบกับประเทศต่างๆที่สำคัญของโลก รวมถึงศึกษาโครงสร้างระบบพื้นฐานคมนาคมขนส่งของประเทศไทย จะเอื้อประโยชน์อย่างไรต่อการเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ของอนุภูมิภาคประเทศลุ่มแม่น้ำโขง

### นิยามและความสำคัญของการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ <sup>7</sup>

โลจิสติกส์ หมายถึง กระบวนการวางแผน การดำเนินงาน และการควบคุม การไหลสิ้นของการเคลื่อนย้ายสินค้าและบริการ รวมถึง การเก็บรักษาสินค้าและการกระจายสินค้า และข้อมูลข่าวสารที่เกี่ยวข้องอย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล ตั้งแต่จุดเริ่มต้นของการผลิต (Original Source) ไปสู่สุดท้ายของการบริโภค (Consumer Source) เพื่อตอบสนองความต้องการและความพอใจของลูกค้า การจัดการโลจิสติกส์จึงครอบคลุมกิจกรรมตั้งแต่ การบริหารการขนส่ง การบริหารวัสดุคงคลัง การบริหารคลังสินค้า การบริหารคำสั่งซื้อ การบริหารข้อมูล การบริหารการเงิน การจัดการวัตถุดิบ จัดซื้อบรรจุ และการบริหารอุปสงค์ หรือกล่าวอีกนัยหนึ่งว่า การจัดการโลจิสติกส์ คือ การดำเนินงาน เพื่อจัดหาสินค้าหรือบริการตามความต้องการของลูกค้า และส่งมอบไปยังสถานที่ที่ถูกต้อง ในเวลาที่เหมาะสม ด้วยต้นทุนที่คุ้มค่า หลักของการจัดการโลจิสติกส์ จึงอยู่ที่การสร้างความสัมพันธ์ (Relationship) ที่ดี เพื่อให้เกิดการสื่อสาร (Communication) และการดำเนินงานที่ประสานกัน (Coordination) ระหว่างหน่วยงาน

<sup>6</sup> สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของไทย, หน้า 3-4

GDP คือ การวัดรายได้หรือรายจ่ายอย่างใดอย่างหนึ่งในระบบเศรษฐกิจ ซึ่งประกอบไปด้วยการใช้จ่ายการบริโภค (C) การใช้จ่ายภาครัฐ (G) , การลงทุน (I) และผลต่างของ Net Export (นวลน้อย ดิวิรัตน์, "เศรษฐศาสตร์สำหรับนักเศรษฐศาสตร์การเมือง" เอกสารถอดเทปจากการบรรยายเมื่อวันที่ 12 สิงหาคม 2547 หน้า 4-5/13)

<sup>7</sup> สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศและสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย พิมพ์ครั้งที่ 2 (กรุงเทพฯ : เพชรรุ่งการพิมพ์, 2547), หน้า 1

<sup>8</sup> เรื่องเดียวกัน, หน้า 1

อย่างไรก็ดี กิจกรรมของการขนส่ง จะเป็นกิจกรรมหลักอยู่ในระบบโลจิสติกส์ เพราะเป็นต้นทุนประมาณ 49%<sup>9</sup> ของต้นทุนรวม และการขนส่งจะเกี่ยวข้องกับโครงสร้างพื้นฐาน คมนาคมขนส่ง ซึ่งเกี่ยวข้องกับภาครัฐ ดังนั้น ในด้านมหภาค จึงเน้นกระบวนการ โลจิสติกส์ใน ส่วนที่เกี่ยวข้องกับการขนส่ง จนดูเหมือนว่า โลจิสติกส์กับขนส่งเป็นเรื่องเดียวกัน ซึ่งในงานวิจัย ฉบับนี้ ก็จะเห็นสองคำนี้ใช้ปะปนกันอยู่ในหลายที่ ซึ่งความหมายของโลจิสติกส์ที่แท้จริง จะมีนัย ที่กว้างกว่าความหมายของขนส่ง

### ความสำคัญของการพัฒนาระบบโลจิสติกส์

โอกาสและความเป็นไปได้ที่ประเทศไทยจะสามารถเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ ของภูมิภาคจะต้องศึกษาถึงสถานการณ์พัฒนาและบทบาทความสำคัญของโลจิสติกส์ ซึ่งจะมี บทบาทเชื่อมโยงอย่างไรต่อสถานะทางเศรษฐกิจ ทั้งในระดับครัวเรือน ระดับธุรกิจ และระดับมห ภาค ดังที่ทราบว่า ผลผลิตมวลรวมประชาชาติหรือ GDP ของประเทศไทยกว่าประมาณ 90% อยู่ในภาคอุตสาหกรรมและบริการ ซึ่งประมาณร้อยละ 35-38% จะเกี่ยวข้องกับการค้าระหว่าง ประเทศ ซึ่งกลไกการค้าถูกกำหนดด้วยระบบโลกาภิวัตน์ (Globalization) อันเป็นผลจากกติกา การค้าโลกภายใต้ WTO : World Trade Organization รวมถึงการเปิดเสรีทางการค้า (FTA : Free Trade Agreement) โดยเศรษฐกิจของประเทศไทยต้องพึ่งพิงกับการส่งออกในฐานะเป็น Export Oriented Country ทำให้เศรษฐกิจของประเทศไทยต้องมีการพึ่งพิงการค้าระหว่างประเทศสูง ดัง จะเห็นได้จากมูลค่าการค้าระหว่างประเทศเมื่อเปรียบเทียบกับผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศ (GDP) จะมีตัวเลขที่เติบโตอย่างต่อเนื่อง โดย GDP ในปี 2003 จะเป็นตัวเลขกว่าแปดล้านล้าน บาท ซึ่งการค้าระหว่างประเทศภายใต้การค้าเสรีจะต้องมีขีดความสามารถในการแข่งขันทั้งใน ระดับภาคธุรกิจและในระดับประเทศ จำเป็นที่ผู้ประกอบการจะต้องพยายามปรับปรุงวิธีการ ดำเนินธุรกิจให้มีประสิทธิภาพมากขึ้นภายใต้ต้นทุนที่ต่ำที่สุด ขณะที่คุณภาพจะต้องมีการปรับปรุง ให้สูงขึ้นตลอดเวลา ดังนั้น การจัดการด้านโลจิสติกส์จึงเป็นกลยุทธ์สำคัญในการสร้างสมรรถนะ ในการแข่งขัน และใช้เป็นเครื่องมือสำคัญในการเพิ่มความสามารถในการส่งออก ซึ่งถือเป็น ยุทธศาสตร์สำคัญที่ทุกรัฐบาลได้ใช้เป็นเครื่องมือพัฒนาเศรษฐกิจ โดยจะเห็นได้ว่า การส่งออกใน ปี 2538 เป็นร้อยละ 33.6 ของ GDP ในขณะที่ในปี 2546 เพิ่มขึ้นร้อยละ 56.1 ต่อ GDP อย่างไรก็ดี จากการศึกษาของสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ<sup>10</sup> ในปี 2546

<sup>9</sup> Office of the National Economic and Social Development Board (NESDB), "Modal Shift Strategy for Thailand," Paper presented at the Focus Group Workshop 2005, Bangkok, Thailand, 1-2 September 2005, p. 5

<sup>10</sup> สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของไทย, หน้า 88

พบว่า ตัวเลขต้นทุน โลจิสติกส์ของไทยอยู่ที่ประมาณ 19-25% ของ GDP ขณะที่ประเทศญี่ปุ่นประมาณ 11% สหรัฐอเมริกา 7-9% และกลุ่มประเทศยุโรปตะวันตก 6.7-7% โดยระดับการพัฒนา ด้านโลจิสติกส์ของไทยอยู่ในระดับเบื้องต้น ที่เรียกว่า Physical Logistics คือ อยู่ในระดับการให้ความสำคัญด้านการขนส่ง การเก็บสินค้า การบรรจุหีบห่อ ซึ่งประเทศที่พัฒนาแล้วจะอยู่ในระดับที่เป็น External Integrated Logistics และหรือในระดับ Global Logistics ซึ่งเป็นระดับที่มีการเชื่อมโยงโซ่อุปทานแบบเครือข่าย โดยประเทศที่พัฒนาแล้ว ภาครัฐและเอกชนต่างมีการตื่นตัวด้านการจัดการ โลจิสติกส์มาตั้งแต่ช่วงยุค 1980 โดยได้ใช้เป็นกลยุทธ์สำคัญในการสร้างความได้เปรียบในการแข่งขัน ทั้งในส่วนภาครัฐและเอกชน ส่งผลให้ประสิทธิภาพและต้นทุนของประเทศที่มีการพัฒนาระบบ โลจิสติกส์สามารถสร้างความเติบโตทางเศรษฐกิจและความเป็นอยู่ที่ดีให้กับประชาชน

เนื่องจากระบบโลจิสติกส์จะเกี่ยวข้องกับโครงสร้างพื้นฐานคมนาคมเกี่ยวข้องกับกฎหมาย ระเบียบ ทั้งในระดับภายในประเทศและข้อตกลงระหว่างประเทศ ไม่ว่าจะเป็นข้อตกลงการค้าชายแดน ข้อตกลงการขนส่งระหว่างประเทศ รวมถึงข้อตกลงด้านการค้า เช่น FTA หรือ WTO ทั้งหมดนี้ จะเกี่ยวข้องกับนโยบายและภาระหน้าที่ของภาคการเมืองและหน่วยงานของรัฐทั้งสิ้น การพัฒนาโลจิสติกส์ของทุกประเทศทั่วโลก จะต้องอาศัยนโยบายสาธารณะ (Public Policy) และกลไกภาครัฐมาเป็นตัวขับเคลื่อน โดยจะเห็นได้จากภาครัฐ จะต้องเข้ามาลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานคมนาคมขนส่ง รวมถึง ระบบสาธารณูปโภคและสาธารณูปการต่างๆ ซึ่งการเข้ามาดำเนินการของภาครัฐ จะส่งผลต่อการลดภาระและต้นทุนของภาคธุรกิจ การเข้ามามีบทบาทในการเจรจากับประเทศคู่ค้า จะเป็นการผลักดันให้ภาคธุรกิจมีขีดความสามารถในการแข่งขัน ทั้งนี้ การพัฒนาระบบโลจิสติกส์จะเกี่ยวข้องกับเศรษฐกิจและการเมืองอย่างแยกไม่ออก โดยเห็นได้จากกรณีของประเทศญี่ปุ่น โดยกระทรวงคมนาคมของญี่ปุ่น หรือ Meti's<sup>11</sup> จะเป็นเจ้าของแผนงาน Distribution & Logistics Policy โดยมีนโยบายในการบรรลุเป้าหมายในปี 2005 ที่ญี่ปุ่น จะสร้างระบบโลจิสติกส์ที่ก้าวหน้าและมีประสิทธิภาพเพื่อใช้เป็นสังคมที่แข่งขันได้ในระดับโลก สำหรับประเทศสหรัฐอเมริกา ซึ่งมีความก้าวหน้าในการพัฒนาโลจิสติกส์และเป็นประเทศที่มีการส่งเสริมการค้าเสรีมากที่สุด แต่ภาครัฐก็ยังเข้ามากำกับดูแลด้านกฎหมาย ขณะที่สหภาพยุโรปภาครัฐได้เข้ามาจัดตั้งคณะกรรมการด้านขนส่ง ที่เรียกว่า EU Commission ในการวางนโยบายด้านการเปิดเสรีการขนส่ง เน้นประสิทธิภาพในการเชื่อมต่อโหนดการขนส่งหลายรูปแบบ ที่เรียกว่า White

<sup>11</sup> รัตนา สายคนิต, หลักเศรษฐศาสตร์ และ มนเศรษฐศาสตร์ (กรุงเทพมหานคร : โครงการพัฒนาดัชนี ศูนย์บริการเอกสารวิชาการ คณะเศรษฐศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2546) หน้า 1

Paper of 2001 : EU Transport Policy<sup>12</sup> นอกจากนี้ ภาครัฐของสหภาพยุโรปยังมีบทบาทในการลงทุนด้วยงบประมาณอย่างมากที่เกี่ยวข้องกับโครงสร้างพื้นฐาน กรณีของประเทศสิงคโปร์นั้น รัฐบาลได้มีการจัดตั้งหน่วยงานที่เรียกว่า EDB : Economic Development Board of Singapore เป็นหน่วยงานกลางทำหน้าที่วางแผนด้านโลจิสติกส์และส่งเสริมการลงทุน โดย EDB ทำหน้าที่เป็นหน่วยงานของรัฐมีหน้าที่รับผิดชอบอุตสาหกรรมโลจิสติกส์เป็นแกนหลักในการแก้ปัญหาและพัฒนาโลจิสติกส์ สำหรับฮ่องกง ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของประเทศจีนและได้ชื่อว่ามี การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ในระดับโลก ภาครัฐก็ได้เข้ามาพัฒนาระบบโลจิสติกส์อย่างเป็นระบบ โดยตั้งหน่วยงานพิเศษในช่วงปี ค.ศ. 2002 ที่เรียกว่า The Steering Committee on Logistics Development (LOGSCOM) ซึ่งเป็นการทำงานร่วมระหว่างภาครัฐและเอกชน โดยภาครัฐจะทำหน้าที่เป็นผู้สนับสนุนและมีบทบาทในการกำหนดนโยบายภาพรวมของโลจิสติกส์ ประกอบด้วย รัฐมนตรีว่าการและปลัดกระทรวงที่เกี่ยวข้องมีอำนาจเบ็ดเสร็จในการตัดสินใจที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของฮ่องกง

จากบริบทซึ่งกล่าวข้างต้น แสดงให้เห็นว่ารัฐบาลและภาครัฐของประเทศไทยให้ความสำคัญเกี่ยวกับการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ จนมีการกำหนดเป็นยุทธศาสตร์โลจิสติกส์ของประเทศ ตามมติ ครม. วันที่ 9 พฤศจิกายน 2547<sup>13</sup> เป็นสิ่งที่พึงกระทำ โดยเฉพาะการที่ภาครัฐดำเนินยุทธศาสตร์ในการพัฒนาโลจิสติกส์ เพื่อให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางคมนาคมขนส่งของภูมิภาคอินโดจีน จะเป็นการเพิ่มศักยภาพในการแข่งขัน โดยสถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทยหรือ TDRI ได้กล่าวถึงอัตราการเติบโตทางเศรษฐกิจไทย ภายใต้แนวโน้มการลงทุนด้าน Mega Project ซึ่งเกี่ยวข้องกับโลจิสติกส์ คาดว่าในปี 2550 จะทำให้ GDP เติบโตเป็น 6.2<sup>13</sup> โดยหากไม่มีการพัฒนาโลจิสติกส์ GDP ของประเทศไทย จะอยู่ที่ประมาณ 5.3% ซึ่งแสดงให้เห็นชัดเจนว่าการพัฒนาโลจิสติกส์ของภาครัฐ จะส่งผลต่อการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจของประเทศ ดังนั้น การพัฒนาระบบโลจิสติกส์จึงเป็นสิ่งจำเป็น และจะต้องทำพร้อมกับการพัฒนาทางด้าน

<sup>12</sup> สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของไทย, หน้า 13

\* EDB เป็นหน่วยงานกลาง ทำหน้าที่วางแผนและส่งเสริมการลงทุนของประเทศสิงคโปร์ ทำหน้าที่รับผิดชอบอุตสาหกรรมโลจิสติกส์โดยตรง เป็นแกนหลักในการแก้ปัญหาพร้อมกับภาคเอกชน (สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศและสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ 2547, หน้า 16)

\*\* มติ ครม. 9 พฤศจิกายน 2547 เห็นชอบในหลักการจัดระบบ Logistics เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศไทย โดยพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานคมนาคมขนส่ง เชื่อมโยงการขนส่งเพื่อผลักดันนโยบายให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ของภูมิภาคอินโดจีน (วาระสำคัญของรัฐบาล (Agenda board) 2547 : แหล่งที่มา [www.cabinet.thaigov.go.th/cc\\_main21.htm](http://www.cabinet.thaigov.go.th/cc_main21.htm))

<sup>13</sup> สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของไทย, หน้า 7

เศรษฐกิจในด้านอื่นๆ ไม่ว่าจะเป็นสาขาอุตสาหกรรม เกษตรกรรม ภาคการท่องเที่ยว รวมถึงให้ ความสนใจต่อภาคสังคม เพราะต้องเข้าใจว่าการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจจะยั่งยืนได้ก็ต่อเมื่อมี ระบบกระจายความมั่งคั่งไปให้กับประชาชนส่วนใหญ่ โดยลำดับขั้นการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ จากการศึกษาของธนาคารโลก (World Bank) แบ่งระดับการพัฒนาได้เป็น 4 ชั้น<sup>14</sup> ดังนี้

1) **Physical Distribution** ให้ความสำคัญกับการขนส่งสินค้าไปสู่ ผู้บริโภค โดยอาจครอบคลุมกิจกรรม เช่น การขนส่ง การเก็บสินค้า การจัดการวัสดุ และการบรรจุ หีบห่อเพื่อป้องกันความสูญเสียระหว่างการขนส่ง อาจมีการใช้เทคโนโลยีสารสนเทศในแต่ละ กิจกรรม และมีความเข้าใจการจัดการสินค้าเฉพาะส่วนเท่านั้นพัฒนาการในระดับนี้ ยังไม่มุ่งเน้น การลดต้นทุนในส่วนที่เป็นสินค้าคงคลังที่เป็นวัตถุดิบ และสินค้านำเข้าระหว่างการผลิต

2) **Internally Integrated Logistics** โลจิสติกส์แบบบูรณาการภายใน องค์กร เป็นการนำกระบวนการด้านข้อมูลข่าวสารมาใช้ในการบริหารสินค้าคงเหลือและการ จัดซื้อ เพื่อการผลิตและการผลิตเพื่อส่งมอบ ที่เรียกว่า Just in Time ระดับการพัฒนานี้ มีการ เชื่อมโยงการจัดการภายในบริษัทตั้งแต่การจัดซื้อวัตถุดิบจนจัดส่งถึงผู้บริโภค ประสิทธิภาพและ ต้นทุนการขนส่งในแต่ละ Mode เป็นสิ่งจำเป็นในการพัฒนาในขั้นนี้ และต้องมีการใช้ IT/Software จัดการกิจกรรมทั้งระบบ เช่น ERP (Enterprise Resource Planning) และเข้าใจการ จัดการสินค้าภายในบริษัททั้งระบบ

3) **External Integrated Logistics** โลจิสติกส์แบบบูรณาการองค์รวม เป็นขั้นตอนที่มีการพัฒนาโลจิสติกส์ขั้นไปสู่ กระบวนการ Supply Chain โดยมีการพัฒนาไปสู่ คู่ค้าภายนอก ซึ่งจะต้องมีการบูรณาการด้านข้อมูลข่าวสาร , การขนส่ง การผลิต และการส่งมอบ โดยนำกิจกรรม ทั้งภายในองค์กรและภายนอกมาไว้เป็นเครือข่ายเดียวกัน ซึ่งจะเกี่ยวข้องกับการ ผลิตที่เป็น Lean Production ซึ่งจะต้องมีระบบเทคโนโลยีสารสนเทศเข้ามาช่วยในกระบวนการ จัดการ

4) **Global Logistics Management** การจัดการโลจิสติกส์เชื่อมโยง ระดับโลก เป็นการพัฒนาโลจิสติกส์ไปสู่ Supply Chain ซึ่งเน้นด้านการจัดการ โชนแห่งคุณค่า (Value Creation) โดยการสร้างเครือข่าย Supply Chain Network ลักษณะของพัฒนาการขั้นนี้ ก็คือ การจัดซื้อวัตถุดิบและจัดส่งสินค้าครอบคลุมแหล่งวัตถุดิบทั่วโลก ด้านการขนส่ง การเชื่อมต่อ

<sup>14</sup> สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศและสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการ เศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ. ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย. หน้า 6-7

ระหว่าง Mode การขนส่งระหว่างประเทศมีประสิทธิภาพ ขั้นตอนการให้ความสำคัญกับผลกระทบของการขนส่งต่อสิ่งแวดล้อม และ Security ด้านการขนส่ง ด้าน IT มีระบบเชื่อมโยงเครือข่ายภายในและระหว่างประเทศ และมีการพึ่งพาผู้ให้บริการ โลจิสติกส์ระหว่างประเทศ และครบวงจร เช่น 4PL (Forth Party Logistics Provider)

ทั้งนี้ การค้าระหว่างประเทศในปัจจุบันที่มีการแข่งขันมากขึ้น ได้ส่งผลกระทบต่อรูปแบบการดำเนินธุรกิจเป็นวงกว้าง เนื่องจากผู้ประกอบการต่างพยายามปรับปรุงวิธีการดำเนินธุรกิจให้มีประสิทธิภาพมากขึ้นและลดต้นทุนให้ต่ำที่สุด โดยประเทศไทยไม่สามารถใช้ปัจจัยด้านแรงงานราคาถูกมาเป็นกลยุทธ์ในการแข่งขัน ซึ่งจะไม่สามารถแข่งขันกับประเทศจีน , อินเดีย , เวียดนาม และประเทศเกิดใหม่อีกหลายประเทศ การจัดการด้านโลจิสติกส์จึงกลายมาเป็นกลยุทธ์สำคัญที่จะสร้างสมรรถนะในการแข่งขันทั้งในระดับภาคธุรกิจและในระดับภาครัฐ ในการเพิ่มประสิทธิภาพ การขยายตัวของกิจกรรมทางเศรษฐกิจการค้า เศรษฐกิจโลกในยุคปัจจุบันถูกกำหนดโดยระบบโลกาภิวัตน์ (Globalization) และการเปิดการค้าเสรี (Free Trade) ซึ่งริเริ่มและขยายตัวจากการสนับสนุนของ WTO (World Trade Organization) ทำให้ข้อจำกัดและการกีดกันทางการค้าในรูปแบบของภาษีลดลงการค้าและการลงทุนไม่ถูกจำกัดเพียงแต่ตลาดภายในประเทศอีกต่อไป เป็นผลให้ปริมาณการค้าและบริการระหว่างประเทศมีการขยายตัวอย่างรวดเร็ว และมีความสำคัญต่อระบบเศรษฐกิจมากขึ้น โดยเฉพาะในช่วงทศวรรษที่ผ่านมา การแข่งขันทางเศรษฐกิจเพิ่มสูงขึ้น ทั้งในระดับชาติและระดับของผู้ประกอบการ ภาคเอกชน การพัฒนาด้านเทคโนโลยีสารสนเทศและสื่อสาร (Information Communication Technology : ICT) เป็นปัจจัยหนึ่งที่ส่งผลกระทบต่อรูปแบบการทำการค้าเป็นอย่างมาก ระบบธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ (E-Business) ทำให้ธุรกิจสามารถเข้าถึงลูกค้าทั่วโลกได้อย่างง่ายดาย ทั้งนี้ ประเทศที่พัฒนาและมีความเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจในระดับโลก เช่น ประเทศสหรัฐอเมริกา , กลุ่มประเทศในสหภาพยุโรป , ประเทศออสเตรเลีย , ประเทศฮ่องกง , ประเทศสิงคโปร์ รวมทั้งประเทศคู่แข่งเกิดใหม่ อย่างมาเลเซีย ล้วนแต่มีสถานภาพการพัฒนาาระบบโลจิสติกส์ และนำมาใช้เป็นยุทธศาสตร์ในการเพิ่มประสิทธิภาพการแข่งขันของประเทศ

### 3.1. การศึกษาเปรียบเทียบสถานภาพการพัฒนาาระบบโลจิสติกส์และโครงสร้างพื้นฐานของประเทศต่างๆที่สำคัญ

#### 3.1.1 ประเทศสหรัฐอเมริกา<sup>15</sup>

สหรัฐอเมริกามีความก้าวหน้าในการพัฒนาโลจิสติกส์เป็นอย่างมาก โดยต้นทุนโลจิสติกส์ในปี 2002 อยู่ที่ประมาณ 7-9% ต่อ GDP ระดับการพัฒนาโลจิสติกส์อยู่ในระดับสูงสุดคือ Global Logistics Management ซึ่งส่วนใหญ่เป็นการขับเคลื่อนโดยภาคเอกชนเป็นหลัก เนื่องจากการแข่งขันอย่างรุนแรงในการลดต้นทุน โดยเฉพาะการพัฒนาและประยุกต์ใช้เทคโนโลยีที่ทันสมัย เช่น การลดต้นทุนขนส่งโดยใช้ Transportation Management Software (TMS)<sup>16</sup> หรือการใช้ Vendor Managed Information (VMI) และมีการสร้างความร่วมมือกันในช่วงโซ่อุปทานโดยใช้ระบบบริหาร (Collaborative) โดยภาครัฐจะทำหน้าที่เพียงส่งเสริมให้เกิดการแข่งขันอย่างเสรี เช่น การเปิดเสรีการคมนาคมขนส่งทางอากาศ ทางบก การเปิดเสรีโทรคมนาคม และมีการกำกับดูแลด้านกฎหมายอย่างใกล้ชิด เช่น การออกกฎหมายเกี่ยวกับการขนส่งที่มีผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม กฎหมายรองรับพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ และเทคโนโลยีสารสนเทศ (Information Technology: IT) ที่มีประสิทธิภาพ การผ่อนปรนยกเลิกกฎหมายรลบรรทุกซึ่งทำให้บริษัทขนส่งสามารถพัฒนาประสิทธิภาพมากขึ้น

ปัจจัยสำคัญที่ทำให้ประเทศสหรัฐอเมริกาประสบความสำเร็จในการพัฒนาระบบโลจิสติกส์อยู่ในระดับขั้นสูง (Global Logistics) เกิดจากการส่งเสริมให้มีการแข่งขันเสรีตั้งแต่ปี ค.ศ. 1977 โดยเปิดเสรีด้านการขนส่งทางอากาศ และในปี ค.ศ. 1980 ก็มีการเปิดเสรีด้านการขนส่งทางถนน และในปี ค.ศ. 1984 ก็เปิดเสรีด้านการขนส่งทางทะเล ประเทศสหรัฐอเมริกาเป็นดินแดนซึ่งกว้างใหญ่และมีระบบการคมนาคมขนส่งเชื่อมโยงทั่วประเทศ โดยมีระบบการขนส่งเชื่อมโยง ที่เรียกว่า Intermodal Transport โดยกระทรวงคมนาคมของสหรัฐฯ ได้ใช้นโยบายพัฒนาระบบการขนส่งของประเทศ เพื่อให้เป็นต้นแบบสนับสนุนการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจของประเทศ โดยการสนับสนุนระบบการเชื่อมต่อระหว่างประเภทพาหนะขนส่ง (Intermodalism)<sup>17</sup> โดยจัดสรรงบประมาณเพื่อการขยายการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานและการขนส่ง และยังได้ลงทุนด้านการศึกษาวิจัยเพื่อพัฒนาการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multimodal

<sup>15</sup> สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, การพัฒนาาระบบโลจิสติกส์ของไทย, หน้า 88

<sup>16</sup> สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศและสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย, หน้า 9

<sup>17</sup> สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, การพัฒนาาระบบโลจิสติกส์ของไทย, หน้า 78



Research Program)<sup>18</sup> ซึ่งเป็นการศึกษาเพื่อพัฒนารูปแบบและเทคโนโลยีที่ใช้สำหรับการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ เพื่อลดอุปสรรคในการดำเนินงาน เพิ่มประสิทธิภาพและความปลอดภัยในการขนส่ง พร้อมทั้งลดต้นทุน เพื่อสนับสนุนระบบการขนส่งของประเทศ ภาคเอกชนยังมีส่วนสำคัญในการพัฒนาระบบการขนส่ง ได้มีการลงทุนพัฒนาเพื่อให้เกิดความก้าวหน้าทางด้านเทคโนโลยี และการเพิ่มผลผลิตของการบริการการขนส่ง ด้วยการขนส่งหลายแบบเชื่อมโยงสัมพันธ์กัน (Intermodal Freight Shipment) ซึ่งเข้ามามีบทบาทสำคัญต่อการพัฒนาการขนส่งเชื่อมต่อในเวลาต่อมา คือ การขนส่งโดยใช้ตู้สินค้าคอนเทนเนอร์ ซึ่งพบว่าเป็นการขนส่งที่มีประสิทธิภาพ สามารถขนถ่ายตู้คอนเทนเนอร์ที่บรรจุสินค้าระหว่างรูปแบบการขนส่งที่ต่างกันได้ง่าย สะดวกและรวดเร็วมากขึ้น ประกอบกับการพัฒนาการขนส่งทางรถไฟ และทางน้ำของสหรัฐอเมริกา จึงทำให้การขนส่งเชื่อมต่อขยายตัวมากขึ้นอย่างรวดเร็ว และผู้ประกอบการเอกชนหลายรายพยายามจัดระบบการขนส่งสินค้าเชื่อมต่อ (Intermodal Freight System) มากขึ้น ผู้ประกอบการเหล่านี้พยายามพัฒนาระบบการขนส่งเชื่อมต่อในหลายรูปแบบ เช่น การขนส่งทางอากาศ-รถบรรทุก-รถไฟ-รถบรรทุก หรือเรือ-รถไฟ-รถบรรทุก ทั้งนี้ เพื่อให้เกิดการบริการการขนส่งจากต้นทางถึงปลายทางอย่างมีประสิทธิภาพสูงสุด โดยมีการใช้เทคโนโลยีสารสนเทศและอินเทอร์เน็ตเข้ามาเป็นปัจจัยส่งเสริมการดำเนินงาน ส่งผลให้ผู้ประกอบการนั้นๆ กลายเป็นผู้นำในตลาดการขนส่งสินค้าทั้งในระดับประเทศและระดับโลกต่อไป

### ข้อคิดเห็นการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศสหรัฐอเมริกา

องค์ประกอบแห่งความสำเร็จการพัฒนาด้านโลจิสติกส์ของสหรัฐอเมริกา ซึ่งเป็นผลจากปัจจัย ดังนี้

- 1) มีการจัดการองค์ความรู้โลจิสติกส์ที่ดี<sup>19</sup> ประเทศสหรัฐอเมริกาตื่นตัวในการศึกษา วิจัย และพัฒนาระบบโลจิสติกส์ ทั้งภาครัฐและเอกชน มีวัฒนธรรมในการ Outsource กิจกรรมด้านโลจิสติกส์โดยเฉพาะ อีกทั้งมีแนวโน้มในการขยายตัวของผู้ให้บริการด้านโลจิสติกส์ประมาณร้อยละ 16 ตลอดห้าปีที่ผ่านมา การพัฒนาด้านโลจิสติกส์ในภาคเอกชนได้พัฒนาระบบ Global Supply Chain Management มาใช้ตั้งแต่ปี ค.ศ. 1993
- 2) ปัจจัยโครงสร้างพื้นฐานที่ดี มีการพัฒนาการขนส่งเชื่อมโยงที่เป็น Multimodal Transport ในระดับโลกและมีกฎหมายเกี่ยวกับการขนส่งที่มีผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม กฎหมายรองรับพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์และเทคโนโลยีสารสนเทศที่มีประสิทธิภาพ

<sup>18</sup> สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของไทย, หน้า 78

<sup>19</sup> เรื่องเดียวกัน . หน้า 73-75

3) การเปิดเสรีด้านการขนส่ง การเชื่อมต่อระหว่าง Mode การขนส่งระหว่างประเทศมีประสิทธิภาพ และมีระบบรักษาความปลอดภัยในการขนส่งภายในและระหว่างประเทศ มีผู้ให้บริการด้านโลจิสติกส์ ซึ่งมีประสิทธิภาพสูงและมีความได้เปรียบการแข่งขันในระดับสากล

4) การพัฒนาระบบเทคโนโลยีสารสนเทศที่เป็นเลิศ มีการเชื่อมโยงเครือข่ายภายในและระหว่างประเทศ และยังเป็นผู้นำในการใช้นวัตกรรมเพื่อพัฒนาระบบโลจิสติกส์ในระดับโลก

### 3.1.2 ประเทศสหภาพยุโรป<sup>20</sup>

กลุ่มประเทศในสหภาพยุโรป มีความก้าวหน้าด้านโลจิสติกส์ดีที่สุดในโลก คือ ตัวเลขต้นทุนโลจิสติกส์ในปี ค.ศ. 2003 มีอัตราร้อยละ 6.7% ต่อ GDP โดย 3.0% เป็นต้นทุนด้านขนส่ง ทั้งนี้ สหภาพยุโรปมีความคล้ายกับกับสหรัฐอเมริกาที่ภาคเอกชนมีความเข้มแข็ง โดยกลุ่มประเทศสมาชิกมีการค้าระหว่างกันมาก โดยเฉพาะกลุ่มประเทศสมาชิกดั้งเดิม ซึ่งมีการพัฒนาด้านเศรษฐกิจสูงสุด โดยระดับการพัฒนาโลจิสติกส์ จึงอยู่ในระดับ Global Logistics Management โดยต้นทุนโลจิสติกส์ของสหภาพยุโรปจะเป็น 7% ต่อ GDP ซึ่งเป็นต้นทุนโลจิสติกส์ที่ต่ำที่สุดในโลก ซึ่งกลุ่มประเทศ EU มีการพัฒนาด้านการค้าและการขนส่งมาตั้งแต่ยุคจักรวรรดินิยม (Imperialism) อย่างไรก็ดี ประเทศสมาชิกของ EU ซึ่งเพิ่มใหม่มีสภาพทางเศรษฐกิจที่ไม่เข้มแข็งและลำดับขั้นของการพัฒนาโลจิสติกส์ยังมีความแตกต่างกัน สิ่งที่รัฐบาลมุ่งเน้นคือ การวางกฎระเบียบและมาตรฐานการขนส่งให้เหมือนกัน (Standardization) ในทุกประเทศสมาชิก เพื่อให้สามารถเชื่อมต่อการขนส่งในแต่ละรูปแบบอย่างมีประสิทธิภาพ ในปี ค.ศ. 1992 สหภาพยุโรปจึงมีการจัดตั้งคณะกรรมการด้านการขนส่ง (EU Commission) โดยมีวัตถุประสงค์หลักคือ การเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งและรักษาสมดุลการใช้รูปแบบการขนส่ง

#### ลักษณะการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของ EU

การพัฒนาโลจิสติกส์ของประเทศในกลุ่มสหภาพยุโรปจนประสบความสำเร็จอยู่ในระดับขั้น Global Logistics Management และถือเป็นประเทศซึ่งมีการพัฒนาการสูงสุดของโลก ปัจจัยสำคัญคือการเปิดเสรีตลาดการขนส่งระหว่างประเทศ เพื่อมุ่งหวังให้เกิดการแข่งขันและการพัฒนาระบบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multimodal Transport) แม้ว่าจะมีการ

<sup>20</sup> สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศและสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย, หน้า 12

พัฒนาด้านการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบมาตลอด สหภาพยุโรปยังคงประสบปัญหาความไม่สมดุลของการใช้รูปแบบการขนส่ง โดยการขนส่งทางถนนมีปริมาณมาก ทั้งนี้ เนื่องจากลักษณะธุรกิจ (Business Model) บริการการขนส่งรูปแบบต่างๆ กล่าวคือ การให้บริการขนส่งทางถนนมีจำนวนผู้ให้บริการมากและเป็นรายย่อย จากความไม่สมดุลของการใช้รูปแบบการขนส่งต่างๆทำให้เกิดปัญหาสำคัญ คือ การติดขัด (Congestion) ซึ่งถึงแม้ว่าจะแก้ปัญหาด้วยการขยายหรือสร้างถนนใหม่เพื่อให้ผลิตผล (Productivity) ของการใช้ถนนเพิ่มขึ้น แต่เป็นการเพิ่มขึ้นในอัตราที่ลดลง (Decrease in Marginal Increase Productivity) แนวทางในการแก้ปัญหาดังกล่าวของสหภาพยุโรป คือ การพยายามย้ายปริมาณการขนส่งไปยังรูปแบบการขนส่งอื่น เพื่อให้การแก้ปัญหาดังกล่าวถูกผลักดันไปสู่การปฏิบัติ EU Commission จึงมีนโยบายให้เอกชนเข้ามีส่วนร่วมในการย้ายปริมาณการขนส่งที่ขนส่งครั้งละมากๆ ไปยังรูปแบบรางและทางน้ำ มีการใช้งบประมาณถึง 32.2 ล้านยูโร หรือประมาณ 1,600 ล้านบาท ในการเปลี่ยนรูปแบบ (Modal Shift) และกว่าร้อยละ 45 ของงบประมาณดังกล่าวใช้ไปกับการพัฒนาระบบราง เนื่องจากการขนส่งส่วนใหญ่ในประเทศยุโรปเป็นการขนส่งระหว่างประเทศสมาชิก จึงอาศัยข้อดีจากการขนส่งระยะไกลทางรางให้เกิดประโยชน์ นอกจากการพัฒนาูปแบบอื่นที่ไม่ใช่ทางถนนแล้ว ยังมีการส่งเสริมการเชื่อมต่อการขนส่ง (Intermodal Linkage) เพื่อให้เกิดผลิตผลสูงสุดในการใช้รูปแบบการขนส่งและส่งผลให้ต้นทุนการขนส่งซึ่งเป็นสัดส่วนใหญ่ในต้นทุนโลจิสติกส์ลดลง สุดท้ายส่งผลให้ต้นทุนโลจิสติกส์ของสหภาพยุโรปอยู่ในระดับที่สามารถแข่งขันได้ดีที่สุด

### ข้อคิดเห็น

สรุปข้อสังเกตจากการศึกษาเปรียบเทียบการพัฒนาด้านโครงสร้างพื้นฐานของสหภาพยุโรป จะมีความคล้ายกับปัญหาของประเทศไทย ซึ่งปัจจุบันมีการใช้ขนส่งทางถนนเป็นจำนวนมาก และแก้ปัญหาด้วยการสร้างถนนไม่พอกับจำนวนสินค้า การศึกษาแนวทางของ EU จะเป็นกรณีศึกษาที่ดีของไทย โดยการแก้ปัญหาของ EU มีดังนี้<sup>21</sup>

1) การพัฒนาด้านโครงสร้างพื้นฐานอาจใช้เวลานานดังเช่นในกรณีของสหภาพยุโรปเริ่มพัฒนามากว่า 10 ปี โดยผู้กำหนดนโยบายจำเป็นต้องวางทิศทางและขั้นตอน (Milestone) เพื่อเป็นกรอบการทำงานให้แต่ละหน่วยงานมีการบูรณาการ ซึ่งประเทศไทยควรนำมาใช้เป็นแบบอย่างในการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ ซึ่งของไทยจะขาดประสิทธิภาพ เพราะไม่มีความบูรณาการ

<sup>21</sup> สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ. การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของไทย. หน้า 83

2) ทิศทางที่สหภาพยุโรปมุ่งไปคือ "การใช้รูปแบบการขนส่งที่สมดุล เพื่อการพัฒนาอย่างยั่งยืน" เนื่องจากประสบปัญหาความไม่สมดุลในการใช้รูปแบบการขนส่งต่างๆ ซึ่งหากพิจารณาถึงกรณีของประเทศไทยแล้ว ประเทศไทยมีปัญหาเหล่านี้เช่นกัน

3) มีการวัดประเมินประสิทธิภาพของงบประมาณที่ใช้ลงทุนในการพัฒนา ด้านโครงสร้างพื้นฐาน ซึ่งเป็นสิ่งจำเป็นอย่างยิ่ง ดังนั้นในกรณีของประเทศไทยการพัฒนาทางด้านโครงสร้างพื้นฐานนั้นจะต้องทำควบคู่ไปกับการมีระบบตรวจสอบประสิทธิภาพของแผนพัฒนา

องค์ประกอบด้านโลจิสติกส์ของสหภาพยุโรป<sup>22</sup> ซึ่งทำให้มีการพัฒนาระดับ โลจิสติกส์อยู่ในระดับสูงสุดของโลกเกิดจากปัจจัย ดังนี้

1) การพัฒนาด้านเทคโนโลยีสารสนเทศของประเทศ EU มีระดับการพัฒนาใกล้เคียงสหรัฐอเมริกา และเป็นระบบที่อิสระ ไม่ต้องพึ่งพาเทคโนโลยีสารสนเทศจากประเทศสหรัฐฯ มีการเชื่อมโยงเทคโนโลยีสารสนเทศเพื่อการจัดการ โลจิสติกส์ระหว่างประเทศ อย่างเป็นระบบ

2) การพัฒนาระบบการขนส่ง ที่เชื่อมโยงกันได้ทั้งประเทศสมาชิกและภาคธุรกิจมีความเข้มแข็งในการขนส่งที่เป็น Multimodal Transport ซึ่งเชื่อมโยงได้มีการใช้รูปแบบการขนส่งอย่างมีประสิทธิภาพในบางประเทศสมาชิก แต่ยังคงต้องการการพัฒนาในบางประเทศ เกี่ยวกับมาตรฐานน้ำหนักการบรรทุก เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการเชื่อมต่อระหว่างรูปแบบการขนส่ง รวมทั้งมีการศึกษาและเผยแพร่เกี่ยวกับสิ่งแวดล้อม Green Logistics ด้านการขนส่ง

3) ด้านความรู้ มีการพัฒนาหลักสูตรการเรียนการสอนด้านโลจิสติกส์ โดยเฉพาะ และบริษัทข้ามชาติของสหภาพยุโรปได้นำการจัดการโลจิสติกส์ไปใช้ในประเทศที่ไปตั้งสาขาและเข้าไปลงทุน

4) การพัฒนาปัจจัยโครงสร้างคมนาคมขนส่ง ซึ่งเชื่อมโยงกันได้ทั่วถึง และมีท่าเรือและสนามบินในระดับโลก อีกทั้งมีความสำคัญในการออกกฎหมายที่เอื้ออำนวยต่อการแข่งขัน

<sup>22</sup> สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของไทย, หน้า 15

### 3.1.3 ประเทศออสเตรเลีย<sup>23</sup>

ประเทศออสเตรเลียเริ่มให้ความสำคัญกับการพัฒนาระบบโลจิสติกส์อย่างเป็นระบบ โดยมองว่าระบบโลจิสติกส์ที่มีประสิทธิภาพนั้นจะสามารถช่วยเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ เนื่องจากรัฐบาลออสเตรเลียตระหนักว่าต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศยังอยู่ในระดับสูง เมื่อเทียบกับสหรัฐอเมริกาและประเทศในกลุ่มสหภาพยุโรป โดยต้นทุนโลจิสติกส์น่าจะประมาณ 10-11% ต่อ GDP โดยระดับการพัฒนาโลจิสติกส์ของประเทศออสเตรเลีย จะอยู่ในระดับ Internally Integrated Logistics ซึ่งเป็นอุปสรรคต่อการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจ รัฐบาลจึงตั้งหน่วยงานเฉพาะ ที่มีลักษณะคล้ายกับหน่วยงานของฮ่องกงเพื่อผลักดันนโยบายด้านโลจิสติกส์ ให้เป็นกลไกในการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ ทั้งนี้ Australia Logistics Council เป็นหน่วยงานอิสระสำหรับรัฐบาลและเอกชนร่วมมือกันแก้ไข ปัญหาโลจิสติกส์ที่เกิดขึ้นประกอบด้วยตัวแทนจากหน่วยงานภาครัฐ ซึ่งส่วนใหญ่เป็นตัวแทนจากกระทรวงคมนาคม มีประธานร่วมคือ นายกรัฐมนตรี และรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม โดยมีกระทรวงคมนาคมเป็นฝ่ายเลขานุการ ซึ่งเงินทุนในการทำการศึกษาคณะทำงานต่าง ๆ มาจากการร่วมลงทุนระหว่าง Federal Government และ Freight Council มูลค่า 9.2 ล้านเหรียญออสเตรเลียต่อปี ระหว่างปี 2545 – 2548 โดยมีคณะทำงานให้คำแนะนำต่อ Australian Logistics Council ในประเด็นโลจิสติกส์ต่าง ๆ ซึ่งแต่ละคณะประกอบด้วยตัวแทนจากภาคเอกชนที่อยู่ในอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ที่เกี่ยวข้อง

#### ข้อคิดเห็นการพัฒนาโลจิสติกส์ของออสเตรเลีย

ออสเตรเลียยังไม่ได้ก้าวไปสู่การเชื่อมโยงระหว่างองค์กรมากนักเมื่อเทียบกับประเทศสหรัฐอเมริกาและประเทศในสหภาพยุโรป จึงจัดอยู่ในขั้น Internally Integrated Logistics <sup>24</sup> แต่มีแนวโน้มในการพัฒนาไปสู่ขั้นต่อไปอย่างรวดเร็ว ประเทศออสเตรเลียเป็นประเทศเกิดใหม่ เมื่อประมาณไม่ถึง 200 ปี และมีพื้นที่กว้างใหญ่ใกล้เคียงกับสหรัฐอเมริกา แต่มีประชากรน้อยไม่ถึง 20 ล้านคน และแต่รัฐมีความแตกต่างกันด้วยลักษณะภูมิศาสตร์ โดยเฉพาะออสเตรเลียมีลักษณะประเทศเป็นเกาะ และยังพึ่งพิงกับภาคเกษตรและอุตสาหกรรมกึ่งการเกษตร แต่อย่างไรก็ดี ออสเตรเลียถือเป็นประเทศอุตสาหกรรมที่พัฒนาแล้ว จึงมีการวางแผนการพัฒนา

<sup>23</sup> สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศและสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย, หน้า 24

<sup>24</sup> สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของไทย, หน้า 21

โลจิสติกส์อย่างเป็นระบบ ซึ่งออสเตรเลียหวังจะเป็นผู้นำด้านเศรษฐกิจของประเทศในภูมิภาคอาเซียน และใช้ประโยชน์จากการเติบโตทางเศรษฐกิจของจีน ซึ่งการพัฒนาโลจิสติกส์จะเป็นยุทธศาสตร์ที่สำคัญต่อการพัฒนาประเทศซึ่งมีสภาพเป็นเกาะซึ่งเชื่อมโยงการขนส่งได้ไม่สะดวก

### 3.1.4 ประเทศฮ่องกง<sup>25</sup>

ประเทศฮ่องกง เป็นประเทศในอารักขาของประเทศจีน ซึ่งมีเศรษฐกิจขนาดใหญ่ประเทศหนึ่งของโลก ประเทศฮ่องกง พึ่งพียงจากการเป็นอาณานิคมของอังกฤษเมื่อไม่นาน อีกทั้งฮ่องกงเป็นท่าเรือใหญ่ที่สุดของโลก จึงทำให้ฮ่องกงเป็นประเทศ ซึ่งมีการพัฒนาระบบโลจิสติกส์อยู่ในระดับแนวหน้า คือ อยู่ในระดับ Externally Integrated Logistics ฮ่องกงมีความตื่นตัวด้านโลจิสติกส์เป็นอย่างมาก เนื่องจากได้รับแรงกดดันจากการพัฒนาอย่างรวดเร็วของท่าเรือสำคัญในแถบจีนตอนใต้ เช่น ท่าเรือกวางโจว เป็นต้น ภาครัฐจึงได้มีการกำหนดยุทธศาสตร์ด้านโลจิสติกส์อย่างชัดเจน โดยมีเป้าหมายการพัฒนาตนเองให้เป็นประตูสู่ประเทศจีนตอนใต้ โดยเฉพาะอย่างยิ่งบริเวณ Pearl River Delta เพื่อให้การพัฒนาระบบโลจิสติกส์เป็นไปอย่างมีระบบและตรงกับเป้าหมายทางยุทธศาสตร์ ฮ่องกงได้ตั้งหน่วยงานพิเศษในปลายปี ค.ศ. 2002 คือ Logistics Committee (LOGSCOM) และ Logistics Council (LOGSCOUNCIL) ซึ่งเป็นการทำงานร่วมกันระหว่างภาครัฐและเอกชน โดยภาครัฐจะทำหน้าที่เป็นผู้สนับสนุน และเอกชนเป็นผู้ขับเคลื่อน โดย LOGSCOM (The Steering Committee on Logistics Development) เป็นคณะกรรมการพัฒนาระบบโลจิสติกส์เป็นหน่วยงานภาครัฐ มีบทบาทในการกำหนดนโยบายภาพรวมของโลจิสติกส์ ประกอบด้วยรัฐมนตรีว่าการและปลัดกระทรวงที่เกี่ยวข้อง โดยมี Financial Secretary เป็นประธาน มีอำนาจเบ็ดเสร็จในการตัดสินใจ และรับฟังข้อเสนอแนะจาก LOGSCOUNCIL หรือสภาโลจิสติกส์ (Hong Kong Logistics Development Council) มีบทบาทในการนำนโยบายภาครัฐจาก LOGSCOM ไปปฏิบัติและเป็นเวทีในการแลกเปลี่ยนระหว่างภาครัฐและภาคเอกชน LOGSCOUNCIL ประกอบด้วยผู้แทนจากภาครัฐ 4 คน ภาคเอกชน 36 คน ซึ่งเป็นผู้นำด้านอุตสาหกรรมที่ได้รับการคัดเลือกมาจากภาคเอกชน โดยมี Secretary for Economic Development and Labor เป็นประธาน และเป็นกลไกในการเชื่อมโยงกับภาครัฐ โดย LOGSCOUNCIL จะเป็นองค์กรสำคัญในการขับเคลื่อนระบบโลจิสติกส์ของฮ่องกง

<sup>25</sup> สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศและสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย หน้า 19-20

## รูปแบบการพัฒนาระบบโครงสร้างของประเทศฮ่องกง

LOGSCOUNCIL<sup>26</sup> ได้แบ่งงานการพัฒนาโลจิสติกส์ของประเทศออกเป็น 3 กลุ่ม ประกอบด้วยผู้แทนจากภาครัฐ และภาคเอกชน โดยมีเอกชนเป็นผู้นำในแต่ละกลุ่ม และได้รับการสนับสนุนด้านการเงินจากภาครัฐ ประกอบด้วย

1) **P-Logistics** (Physical Infrastructure) ด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและแก้ปัญหาด้านโครงสร้างพื้นฐานและกฎเกณฑ์ ที่เป็นอุปสรรคต่อโลจิสติกส์และการกระจายสินค้าของจากฮ่องกง นอกจากนั้น คณะทำงานมีหน้าที่ในการปรับขั้นตอน (Process Re-engineering) ของกระบวนการศุลกากรและหน่วยงานที่ต้องปฏิบัติอื่นๆ แผนงานด้านในการสร้าง Value Added Logistics Park เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการจัดการสินค้าโดยเน้นการรองรับ TLP (Third Party Logistic Providers) และระบบการเชื่อมโยง Mode การขนส่งผ่านชายแดนจีนให้เสมือนไร้รอยต่อ (Seamless Flow)

2) **E-Logistics** (Electronic) รับผิดชอบในการพัฒนาระบบเทคโนโลยีสารสนเทศพื้นฐาน ซึ่งเป็นผลจากการศึกษาความเป็นไปได้ที่จัดทำขึ้นในปี 2545 ตัวอย่างโครงการคือ การเร่งกระบวนการพัฒนา Digital Trade and Transportation Network (DTTN) System ซึ่งเป็นระบบการเชื่อมโยงข่าวสารและสร้างความร่วมมือกับทุกกลุ่ม (Stakeholders) ในระบบโลจิสติกส์

3) **H-Logistics** (Human Resource) ด้านการพัฒนาบุคลากร และการสร้างองค์ความรู้ด้านโลจิสติกส์ โดยร่วมมือกับสภาอบรมอาชีพะในการกำหนดมาตรฐานการศึกษาของอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ และร่วมมือกับผู้ประกอบการให้นักศึกษาสามารถฝึกงานจริง ที่เรียกว่า สหกิจศึกษา

4) **M-Logistics** (Marketing) ดูแลในด้านการตลาดและโครงการสนับสนุนศักยภาพด้านโลจิสติกส์ของฮ่องกง โดยได้ริเริ่มการจัดงาน International Logistic Conference ในฮ่องกง และร่วมมือกับ Trade Development Council ในการจัด Logistics Conference and Expo

5) **S-Logistics** (SMEs) วิสาหกิจขนาดกลางและเล็ก โดยการส่งเสริมให้ SMEs รับแนวคิดด้านโลจิสติกส์ไปใช้มากขึ้น โดยจัดงานสัมมนาร่วมกับผู้แทนธนาคารในการสนับสนุนด้านการเงินแก่ SMEs ด้านโลจิสติกส์ และจัดอบรมพิเศษให้กับผู้ประกอบการ SMEs ทั้งในระดับบริหารและระดับปฏิบัติการ

<sup>26</sup> สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของไทย, หน้า 18-19

### ข้อคิดเห็นการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศฮ่องกง

ฮ่องกงได้รับอิทธิพลจากระบบทุนนิยมในด้านการค้าเสรี อีกทั้งได้รับการสนับสนุนจากประเทศจีน ซึ่งหวังจะให้ฮ่องกงเป็นประตูขับเคลื่อนเศรษฐกิจด้านบริการ ดังนั้นภาคธุรกิจของฮ่องกงโดยสภาโลจิสติกส์ หรือ LOGCOUNCIL จึงมีบทบาทสำคัญ โดยการดำเนินงานของหน่วยงานพิเศษนี้นับว่าประสบความสำเร็จ โดยมีข้อสังเกตว่าเกิดจากความเข้มแข็งของภาคเอกชนที่เป็นแกนนำจนทำให้ การพัฒนาของฮ่องกงอยู่ในขั้น Externally Integrated Logistics<sup>27</sup> ซึ่งเกิดจากปัจจัยการพัฒนาด้านการขนส่ง มีระบบท่าเรือที่ทันสมัยและเป็นศูนย์กลางการขนส่งในภูมิภาคและของโลก และเป็น Gateway ทางทะเลในการขนส่งสินค้าเชื่อมโยงเข้าสู่ประเทศจีนตอนใน ดังนั้น ฮ่องกงยังเป็นสะพานเชื่อมกับประเทศจีนเพื่ออำนวยความสะดวกในการเชื่อมต่อการขนส่งระหว่างประเทศ ทั้งนี้ ภาคธุรกิจของฮ่องกงยังเข้าไปลงทุนด้านการพัฒนาในประเทศอื่นๆ เช่น ประเทศไทยนักธุรกิจจากฮ่องกงก็เข้าไปพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง อย่างไรก็ตาม ผู้ประกอบการในฮ่องกงมีลักษณะทั้งขนาดใหญ่และเป็น SMEs จำนวนมาก ทำให้เกิดการแตกต่างในการพัฒนาด้านความรู้ แต่ก็มีควมตื่นตัวในการใช้ Logistic Service Providers ซึ่งส่วนใหญ่ยังเป็น SMEs โดยมีการจัดสัมมนาอย่างต่อเนื่อง ระบบกฎหมายขึ้นอยู่กับประเทศจีน โดยมีศักยภาพและความได้เปรียบในการเป็นช่องทางขนส่งสินค้าจากจีนออกสู่ภูมิภาคภายนอก

#### 3.1.5 ประเทศสิงคโปร์

ประเทศสิงคโปร์ เป็นประเทศเล็กด้วยภูมิรัฐศาสตร์ที่เหมาะสมทำให้เป็นศูนย์กลางขนส่งทางทะเลในฐานะเป็นท่าเรือขนาดใหญ่ของโลก ระดับการพัฒนาโลจิสติกส์ของประเทศสิงคโปร์ จึงอยู่ในระดับก้าวหน้า คือ อยู่ในระดับ Externally Integrated Logistics<sup>28</sup> โดยสิงคโปร์ให้ความสำคัญกับการพัฒนาโลจิสติกส์ โดยได้กำหนดให้อุตสาหกรรมโลจิสติกส์เป็นอุตสาหกรรมยุทธศาสตร์ ซึ่งสอดคล้องกับนโยบายในภาพรวมของประเทศที่ต้องการส่งเสริมอุตสาหกรรมที่ขับเคลื่อนโดยฐานความรู้ (Knowledge Driven Industries) ทั้งนี้ อุตสาหกรรมโลจิสติกส์สามารถสร้างมูลค่าเพิ่มให้กับประเทศได้สูงถึงร้อยละ 8 ซึ่งเป็นผลจากการขับเคลื่อนนโยบายที่อาศัยความได้เปรียบเชิงที่ตั้งทางภูมิศาสตร์ โดยพัฒนาประเทศให้เป็นจุดเปลี่ยนถ่ายการขนส่งสินค้า (Transition Port) ระหว่างประเทศ โดยใช้ท่าเรือ และท่าอากาศยาน

<sup>27</sup> สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของไทย, หน้า 19

<sup>28</sup> สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศและสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย, หน้า 16



ยานที่ทันสมัยเป็นต้นฉบับสนุน ทั้งนี้ เศรษฐกิจของสิงคโปร์ขับเคลื่อนโดยภาคเอกชน โดยนโยบายโลจิสติกส์ของสิงคโปร์กำหนดโดย Economic Development Board of Singapore: EDB<sup>29</sup> ซึ่งเป็นหน่วยงานกลางที่ทำหน้าที่วางแผนและส่งเสริมการลงทุน ภายใต้หลักการสำคัญคือ CORE ซึ่งหมายถึง Connectivity, Openness, Reliability และ Enterprise โดย EDB มีหน่วยงานที่ทำหน้าที่รับผิดชอบอุตสาหกรรมโลจิสติกส์โดยตรง และเป็นแกนหลักในการรับฟังอุปสรรคและช่วยแก้ปัญหาที่เกี่ยวกับโลจิสติกส์ของภาคเอกชน

**ประเทศสิงคโปร์เป็นประเทศสมาชิกอาเซียน มีข้อได้เปรียบในการเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์สูง** นอกจากประเทศสิงคโปร์จะอาศัยความได้เปรียบเชิงภูมิศาสตร์ที่ตั้งซึ่งอยู่บนเส้นทางการขนส่งหลักทั้งทางทะเลและทางอากาศ เช่น อยู่ในจุดเชื่อมต่อของทางเดินเรือทะเลระหว่างมหาสมุทรแปซิฟิกและมหาสมุทรอินเดีย มาพัฒนาประเทศให้เป็นจุดเปลี่ยนถ่าย (Transshipment) การขนส่งสินค้าระหว่างประเทศแล้ว สิงคโปร์ยังเป็นหนึ่งในประเทศที่มีปริมาณการค้าระหว่างประเทศสูงที่สุดในโลก ดังเช่น ปี 2545 มูลค่าการค้าของสิงคโปร์เท่ากับ 432.2 พันล้านดอลลาร์สิงคโปร์ (ประมาณ 10,386.85 พันล้านบาท) หรือมีมูลค่าเกือบ 3 เท่าของผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศหรือ GDP ของสิงคโปร์ และกว่าร้อยละ 30 ของมูลค่าการค้าดังกล่าว เกิดขึ้นจากการเติบโตทางเศรษฐกิจและการค้าของประเทศเพื่อนบ้านในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ จึงเป็นปัจจัยหนึ่งที่ทำให้เห็นถึงบทบาทที่สำคัญของสิงคโปร์ในการเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ และการกระจายสินค้าในภูมิภาค ประเทศสิงคโปร์ให้ความสำคัญกับการพัฒนาระบบโลจิสติกส์เป็นอย่างมาก และได้กำหนดให้อุตสาหกรรมโลจิสติกส์เป็นหนึ่งในอุตสาหกรรมยุทธศาสตร์ ซึ่งสอดคล้องกับนโยบายในภาพรวมของประเทศที่ต้องการส่งเสริมอุตสาหกรรมที่ขับเคลื่อนโดยฐานความรู้ (Knowledge Driven Industries) โดยภาครัฐได้มีการจัดตั้งหน่วยงาน EDB (The Economic Development Board) ซึ่งมีหน้าที่รับผิดชอบอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ในสิงคโปร์โดยตรง โดยจะให้บริการและวางแผนด้านโลจิสติกส์ (Logistics solution and services) และส่งเสริมการลงทุน ภายใต้หลักการสำคัญคือ CORE ซึ่งหมายถึง (Connectivity, Openness, Reliability และ Enterprise ดังนั้น EDB จึงมีส่วนสำคัญในการดึงดูดธุรกิจโลจิสติกส์ระดับโลกให้มาตั้งฐานที่สิงคโปร์นอกจากนี้ภาครัฐยังส่งเสริมการค้าและการดำเนินการค้าด้านโลจิสติกส์ระหว่างประเทศ นอกจากความได้เปรียบเชิงภูมิศาสตร์ และการส่งเสริมการพัฒนาอุตสาหกรรมโลจิสติกส์จากภาครัฐแล้ว สิงคโปร์ยังมีปัจจัยอื่นๆ ที่ช่วยในการ

<sup>29</sup> สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศและสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย, หน้า 16

สนับสนุนการเติบโตของอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ ในปี 2543<sup>30</sup> อุตสาหกรรมโลจิสติกส์สามารถสร้างมูลค่าเพิ่มต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศสิงคโปร์ได้สูงถึงประมาณร้อยละ 8 ของ GDP สิงคโปร์ หรือเท่ากับ 12.7 พันล้านดอลลาร์สิงคโปร์ และสามารถสร้างงานได้ถึง 93,000 คน โดยภาครัฐของสิงคโปร์ได้กำหนดเป้าหมายการเจริญเติบโตในอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ ในปี 2555 ไว้ที่ร้อยละ 9 – 13 ของ GDP สิงคโปร์ ซึ่งจะสามารถสร้างงานได้ 120,000 ถึง 170,000 คน ปัจจุบัน ภาครัฐโดย EDB ได้ตั้งเป้าหมายและวางแผนการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ เพื่อให้สิงคโปร์เป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ชั้นนำแห่งเอเชีย (A Leading Integrated Logistics Hub in Asia) ภายในปี 2553

### ข้อคิดเห็นการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศสิงคโปร์

ระดับการพัฒนาของสิงคโปร์ อยู่ในระดับ Externally Integrated Logistics<sup>31</sup> โดยต้นทุนโลจิสติกส์อาจใกล้เคียง 8-9% ต่อ GDP ประเทศสิงคโปร์ได้ใช้จุดต่อที่เป็นเกาะขนาดเล็กและประชากรประมาณ 3.0 ล้านคน ให้กลายเป็นจุดแข็ง โดยพัฒนาประเทศเป็นภาคบริการ และใช้ภูมิศาสตร์เป็นจุดเชื่อมโยงการขนส่งทางทะเลของมหาสมุทรแปซิฟิกและมหาสมุทรอินเดีย โดยประเทศสิงคโปร์ มีระบบท่าเรือและท่าอากาศยานที่ทันสมัยและเป็นศูนย์กลางการขนส่งของภูมิภาค มีระบบการตรวจสอบสินค้าที่ขนส่งเข้าออกอย่างมีประสิทธิภาพ และมีการพัฒนาด้านเทคโนโลยี การใช้เทคโนโลยีสารสนเทศของผู้ประกอบการในระดับ SMEs อยู่ในระดับดี มีการเชื่อมโยงทั้งห่วงโซ่อุปทาน ภาครัฐอยู่ในระหว่างการพัฒนากระบวนการอีเล็กทรอนิกส์ ให้เป็น Seamless Flow คือให้ข้อมูลมีการไหลผ่านอย่างไม่มีอุปสรรคระหว่างหน่วยงาน และประสบความสำเร็จอย่างมากในการใช้เชื่อมโยงระบบโลจิสติกส์จนประเทศสิงคโปร์เป็นประเทศก้าวหน้าในระดับต้นๆทางเทคโนโลยีสารสนเทศและโลจิสติกส์ของโลกโดยสิงคโปร์ต้องการเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ของเอเชีย รัฐบาลมีความพยายามที่จะส่งเสริมให้บริษัทใช้ประเทศสิงคโปร์นวัตกรรมแนวคิดใหม่ๆ ด้านโลจิสติกส์ โดยรัฐบาลสนับสนุนการค้าเสรี และมีระบบกฎหมายเอื้อต่อภาคธุรกิจ โดยเปิดกว้างให้กับบริษัทต่างชาติในการทำธุรกิจที่เกี่ยวกับการให้บริการด้านโลจิสติกส์

<sup>30</sup> สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของไทย, หน้า 45

<sup>31</sup> สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศและสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย, หน้า 16

### 3.1.6 ประเทศมาเลเซีย<sup>32</sup>

มาเลเซีย เป็นประเทศซึ่งไม่ได้อยู่ในประเทศลุ่มแม่น้ำโขง แต่มีพรมแดนติดประเทศไทยทางภาคใต้ โดยมาเลเซียเป็นเพื่อนบ้าน ซึ่งมีศักยภาพเป็นทั้งคู่ค้าและคู่แข่งทั้งทางการค้าและการเมือง และมีการพัฒนาโลจิสติกส์ลำน้ำประเทศไทย และมีแผนชัดเจนในการเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ของภูมิภาคอาเซียน เนื่องจากการค้าระหว่างประเทศของมาเลเซียมากกว่าร้อยละ 90 ใช้การขนส่งทางทะเลผ่านทางท่าเรือ (เช่นเดียวกับประเทศไทย) ภาครัฐของมาเลเซียได้มีนโยบายการลงทุนพัฒนาท่าเรือของประเทศเป็นสำคัญ ในช่วงของแผนพัฒนาประเทศมาเลเซียฉบับที่ 7 (The 7 Malaysian Plan, 1995 – 2000) รัฐบาลมาเลเซียได้ใช้งบประมาณในการพัฒนาท่าเรือสำหรับขนส่งสินค้าทางทะเลถึง 1.089 พันล้านริงกิตมาเลเซีย (ประมาณ 11,580 ล้านบาท) โดยในแผนพัฒนาฉบับปัจจุบัน (The 8 Malaysian Plan, 2000 – 2005) รัฐบาลได้จัดสรรงบประมาณ 5.5 พันล้านริงกิตมาเลเซีย (ประมาณ 58,500 ล้านบาท) ในการพัฒนาท่าเรือ Port Klang ทางภาคตะวันออกและ Port Tan Jung Pelepas ทางภาคใต้ติดกับประเทศสิงคโปร์ ซึ่งเป็นท่าเรือขนาดใหญ่ เข้ามาแข่งในการเป็นผู้นำศูนย์กลางขนส่งทางทะเลกับประเทศสิงคโปร์ โดยแย่งส่วนแบ่งจากประเทศสิงคโปร์กว่า 50% ทำให้มาเลเซียลดอัตราค่าภาระที่ท่าเรือ และเริ่มสร้างพันธมิตร ได้แก่ Maserk Sealand และ Evergreen Marine ทำให้มาเลเซียกลายเป็นศูนย์กลางการถ่ายลำในภูมิภาค(Main Regional Transshipment Hub)

เพื่อดึงดูดการลงทุนจากต่างชาติ และมาเลเซียเองยังได้ริเริ่มโครงการ Landbridge มาตั้งแต่ปี 2542 โดยสร้างพันธมิตรระหว่างผู้ประกอบการท่าเรือ Klang บริษัท รถไฟมาเลเซีย (KTM) การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) และบริษัทรับ – ส่งสินค้าระหว่างประเทศทั้งของมาเลเซียและไทย ให้บริการขนส่งตู้คอนเทนเนอร์ระหว่างกรุงเทพฯ (ICD ลาดกระบัง) กับท่าเรือ Klang เป็นจุดผ่านสินค้าระหว่างไทยกับยุโรป จากการจัดลำดับท่าเรือขนส่งสินค้าทางทะเลของโลกที่มีปริมาณ สินค้าผ่านท่ามากที่สุด ในปี 2545 พบว่าท่าเรือหลักของมาเลเซีย 2 ท่า ได้แก่ ท่าเรือ Klang และท่าเรือ Tanjung Pelepas ติดอันดับใน Top 10 ท่าเรือแรกที่มีปริมาณสินค้าผ่านท่ามากที่สุดในโลก ซึ่งท่าเรือทั้ง 2 ท่าดังกล่าว มีปริมาณสินค้าผ่านท่ามากกว่าท่าเรือแหลมฉบังของประเทศไทย นอกจากการพัฒนาท่าเรือเพื่อการขนส่งทางทะเลแล้ว ภาครัฐยังให้ความสำคัญกับโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์อื่นๆ เช่น การเชื่อมโยง

<sup>32</sup> สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของไทย หน้า 47

เครือข่ายและอุตสาหกรรมการขนส่งทั้งทางถนนและทางรางอย่างมีประสิทธิภาพ เพื่อให้เกิดระบบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบตามมา (Integrated Multimodal Transport Solution) และมาเลเซียได้พัฒนาเครือข่ายเชื่อมโยงสู่ต่างประเทศด้วย เช่น การก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองจากชายแดนไทยถึงสิงคโปร์ที่เรียกว่า North-South Expressway (Motorway)<sup>33</sup> จากการจัดลำดับ โดย The World Competitiveness Ranking 2004 มาเลเซียติดอันดับที่ 16 ของประเทศ ซึ่งมีการแข่งขันสูงของโลก ขณะที่ไทยอยู่อันดับที่ 29

### 3.2. สถานภาพการพัฒนากระบวนโลจิสติกส์สหภาคของไทย

การพัฒนากระบวนโลจิสติกส์ของไทย เพิ่งเริ่มอย่างจริงจังในช่วงหลังปี พ.ศ. 2540 ซึ่งประเทศไทยมีการเปิดเสรีภาคการค้าและบริการอันเป็นผลจากข้อตกลงกับ IMF ซึ่งประเทศไทยต้องพึ่งพาทันทีจากวิกฤติเศรษฐกิจ ภายใต้เงื่อนไขของ WTO และ Globalization โลจิสติกส์ก็ได้เข้ามามีบทบาทอยู่ในภาคธุรกิจ ซึ่งเป็นของต่างประเทศ ภาครัฐได้เริ่มให้ความสนใจต่อการพัฒนาโลจิสติกส์อย่างจริงจัง ในช่วงปี 2547 โดยกำหนดยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย และยังมีมติ ครม. อีกหลายฉบับซึ่งเกี่ยวข้องกับพัฒนาระบบโลจิสติกส์ อย่างไรก็ตาม โลจิสติกส์นับว่าเป็นเรื่องใหม่สำหรับประเทศไทย แต่เป็นหัวข้อที่ได้รับความสนใจอย่างรวดเร็ว เนื่องจากเป็นที่ยอมรับว่าเป็นปัจจัยสำคัญในการพัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขันทั้งในระดับธุรกิจและในระดับประเทศ สถานภาพการพัฒนากระบวนโลจิสติกส์ของไทย จนถึงปัจจุบันจากการศึกษา พบว่า ด้านการขนส่ง โครงสร้างพื้นฐานมีความเพียงพอในระดับหนึ่ง เนื่องจากภาครัฐมีการลงทุนทางด้านโครงสร้างพื้นฐานอย่างต่อเนื่อง เช่น การวางเครือข่ายถนนทั่วประเทศ (ดังจะเห็นได้ระหว่างปี พ.ศ. 2530 – 2545 ความยาวของถนนในประเทศไทยเพิ่มขึ้นเกือบ 30%) จาก 170,000 กิโลเมตร เป็น 190,000 กิโลเมตร<sup>34</sup> การสร้างสนามบินใหม่ เป็นต้น อย่างไรก็ตามการขนส่งยังมีการกระจุกตัวอยู่ที่การใช้รถบรรทุก การขนส่งทางน้ำ หรือระบบรางยังไม่ได้ใช้อย่างมีประสิทธิภาพ ซึ่งส่วนหนึ่งเกิดจากการบริหารงาน และส่วนหนึ่งเกิดจากขาดระบบการเชื่อมต่อระหว่างรูปแบบการขนส่ง (Intermodal connection) ที่มีประสิทธิภาพ ขั้นตอนการส่งออกและนำเข้าสินค้ายังซับซ้อนทำให้เกิดความล่าช้า ยังไม่มีการคำนึงถึงผลกระทบของการขนส่งต่อสิ่งแวดล้อม อย่างไรก็ตาม ด้านโครงสร้างพื้นฐานของไทยขาดหน่วยงานรับผิดชอบโดยตรง กฎระเบียบยังขาดความชัดเจน ยังมีความซ้ำซ้อน และล่าช้า เช่น ไม่มี

<sup>33</sup> Office of the National Economic and Social Development Board (NESDB), "Modal Shift Strategy for Thailand," Paper presented at the Focus Group Workshop 2005 . p.2

<sup>34</sup> สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (กระทรวงคมนาคม), "รายงานเบื้องต้น," หน้า 3-6

กฎหมายเฉพาะสำหรับการขนส่งภายในประเทศโดยทางบก ทางอากาศ และทางน้ำ จึงต้องใช้กฎหมายแพ่งและพาณิชย์ หรือ พรบ. รถไฟที่ไม่ได้มีการปรับปรุงตั้งแต่ปี 2464 นอกจากนี้ ยังมีปัญหาด้านการบังคับใช้กฎหมาย แสดงให้เห็นถึงไม่มีนโยบายที่ชัดเจนและไม่มีกลไกในการผลักดัน หน่วยงานของรัฐต่างก็ดำเนินการไป โดยไม่มีการบูรณาการ อันเป็นผลจากไม่มีหน่วยงานใดรับผิดชอบโดยตรง

การพัฒนา ด้านเทคโนโลยีสารสนเทศที่เกี่ยวข้องกับธุรกรรมโลจิสติกส์ที่ผ่านมา ภาคธุรกิจในระดับ SMEs ยังไม่มีการนำเทคโนโลยีสารสนเทศมาช่วยในการบริหารระบบโลจิสติกส์ภายในองค์กรมากนัก ส่วนใหญ่เป็นการใช้ Software เฉพาะกิจกรรม เช่น ระบบบัญชี ระบบการผลิต เป็นต้น ในขณะที่ผู้ประกอบการรายใหญ่เริ่มมีการลงทุน Software เช่น SAP หรือ Oracle เพื่อจัดการระบบโลจิสติกส์ภายในองค์กร อย่างไรก็ตามการใช้เทคโนโลยีเชื่อมต่อระหว่างองค์กรยังมีอยู่อย่างจำกัด ส่วนใหญ่เป็นบริษัทข้ามชาติ (MNCs) เมื่อเปรียบเทียบกับประเทศอื่นแล้ว พบว่า การเชื่อมโยงข้อมูลระหว่างหน่วยงานต่างๆ ของไทยในกระบวนการนำเข้าส่งออกยังมีอยู่อย่างจำกัด นอกจากนี้ การพัฒนาด้านความรู้เกี่ยวกับโลจิสติกส์ ถึงแม้ภาครัฐและเอกชนจะมีความตื่นตัวถึงความสำคัญของการจัดการระบบ แต่บุคลากร โดยทั่วไปยังขาดความเข้าใจที่แท้จริง โดยยังมองโลจิสติกส์เป็นเรื่องของการขนส่งเพียงอย่างเดียว ผู้ประกอบการยังขาดข้อมูลและความรู้ในการประยุกต์การจัดการ โลจิสติกส์ให้เกิดประโยชน์กับการทำงานในปัจจุบัน ผู้ให้บริการ Value added โลจิสติกส์ เช่น 3PL ยังมีจำกัด ส่วนใหญ่เป็นบริษัทข้ามชาติ ซึ่งเป็นผู้นำ know-how การบริหารจัดการเข้ามาแต่ผู้ประกอบการไทยยังไม่นิยมใช้บริการมากนัก

ทั้งนี้ เมื่อพิจารณาถึงองค์ประกอบด้าน โลจิสติกส์ของประเทศไทยแล้ว พบว่า สถานะระดับการพัฒนาโลจิสติกส์ของไทยยังอยู่ในยุคเริ่มต้น คืออยู่ในขั้น ที่เรียกว่า Physical Distribution<sup>35</sup> ทั้งนี้ หลายประเทศในภูมิภาคมีเป้าหมายในการพัฒนาเช่นเดียวกันกับไทย โดยมุ่งเน้นการพัฒนาสู่การเป็นประตูการค้าหรือศูนย์กลางการขนส่งสินค้าทางทะเลของภูมิภาค ในขณะที่เดียวกันประเทศคู่แข่งที่สำคัญ เช่น สิงคโปร์ มาเลเซีย และฮ่องกง มีที่ตั้งทางภูมิศาสตร์ที่เหมาะสมกว่า และในปัจจุบันสามารถตอบสนองความต้องการข้างต้นได้ดีกว่าไทย ดังนั้น ไทยจึงต้องเร่งดำเนินนโยบายเป้าหมายและยุทธศาสตร์ด้านการขนส่งให้เหมาะสมกับสภาพความต้องการของตลาดและสามารถแข่งขันได้ เพื่อไทยจะได้ไม่เสียโอกาสที่จะเป็นศูนย์กลาง

<sup>35</sup> สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ. "ยุทธศาสตร์เพื่อการจัดการระบบโลจิสติกส์เพื่อเพิ่มขีดความสามารถของไทย." หน้า 22

โลจิสติกส์ของอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขงและของอาเซียน โดยสถานภาพระบบโลจิสติกส์ของไทยในปัจจุบันมีดังนี้

### 3.2.1 สถานภาพระบบโครงสร้างพื้นฐานคมนาคมขนส่งของไทย

1) การขนส่งทางถนน เส้นทางถนนของประเทศ มีความพร้อมอย่างเพียงพอที่จะสนับสนุนการเชื่อมโยงทั่วประเทศ โดยเป็นเส้นทางหลวงแผ่นดินชั้นดี ประมาณกว่า 50,000 กิโลเมตร อย่างไรก็ตาม ถนนเชื่อมโยงจังหวัดและทางหลวงเอเชีย โดยเฉพาะหมายเลข 9 ส่วนใหญ่จะไม่มีทางยกระดับหรือสะพานลอบข้ามสี่แยก ทำให้เป็นปัญหาการติดไปแดงและเป็นปัญหาอุบัติเหตุ ประเทศไทยควรมี Motorway เชื่อมโยงเส้นทางขนส่งหลัก เหมือนกับประเทศมาเลเซีย

2) การขนส่งทางทะเล ท่าเรือหลักๆของประเทศไทยมีอยู่ 2 แห่ง คือ ท่าเรือกรุงเทพฯ และ ท่าเรือแหลมฉบัง ซึ่งล้วนแล้วแต่อยู่ในสภาพที่แออัด ท่าเรือกรุงเทพฯ เป็นท่าเรือแม่น้ำที่ตั้งอยู่ที่แม่น้ำเจ้าพระยาโดยมีระดับน้ำลึกเพียง 8.5 เมตร เป็นเหตุทำให้เรือขนส่งไม่สามารถใช้ประโยชน์ได้ในช่วงฤดูแล้ง และประเทศไทยขาดท่าเรือและศูนย์รวบรวมและกระจายสินค้าตามท่าเรือหลักริมฝั่งทะเล สำหรับชายฝั่งทะเลฝั่งตะวันตก นอกเหนือจากท่าเรือระนอง ซึ่งกำลังจะขยายเป็นท่าระนอง 2 แต่ก็เป็นการสร้างเฉพาะหน้าท่าเทียบเรือ แต่ก็ไม่มีสถานีรวบรวมและกระจายสินค้าประเภทคอนเทนเนอร์ ซึ่งเป็นเส้นจำเป็นของท่าเรือ

3) การขนส่งทางรถไฟ การพัฒนาระบบขนส่งทางรถไฟจะต้องให้ความสำคัญกับ ICD และ Modal Shift Terminal ซึ่งมีเพียงที่ลาดกระบ้งเท่านั้น โดยการปรับปรุงระบบขนส่งทางรถไฟมีความล่าช้าเป็นอย่างมาก ซึ่งอาจเป็นสาเหตุมาจากการถูกมองข้ามความสำคัญไป การขนส่งตู้คอนเทนเนอร์ทางบกระหว่างท่าเรือแหลมฉบังและคลังตู้คอนเทนเนอร์ (ลาดกระบ้ง) มีการใช้รถไฟเพียง 25 เปอร์เซ็นต์ของจำนวนทั้งหมด โดยใช้เวลาในการขนส่งราว 5-6 ชั่วโมง ซึ่งนานกว่าการใช้รถบรรทุกราวๆ 2-3 ชั่วโมง ถึงแม้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทยได้ทำการลดค่าบริการ แต่ก็ไม่มีผู้ใช้บริการเพิ่มมากขึ้น นอกจากนี้ ท่าเรือแหลมฉบัง ไม่มีรางรถไฟสำหรับใช้ขนตู้คอนเทนเนอร์ได้โดยตรง ตู้คอนเทนเนอร์จำเป็นต้องถูกยกขึ้นมาบนขอบทางก่อนที่ถูกถ่ายขึ้นรถบรรทุกเพื่อส่งไปยังสถานีรถไฟอีกต่อหนึ่งก่อให้เกิดความไม่สะดวกเป็นอย่างยิ่ง

4) การขนส่งทางอากาศ ท่าอากาศยานหลักที่ใช้เป็นจุดเชื่อมต่อของการขนส่งสินค้าในปัจจุบัน ได้แก่ ท่าอากาศยานนานาชาติกรุงเทพ (ดอนเมือง) ซึ่งเป็นท่าอากาศยาน

ที่มีบทบาทสำคัญมาก แต่มีสภาพแออัดไม่สามารถรองรับการขนส่งทางอากาศ ซึ่งจะพัฒนาเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ของภูมิภาค โดยมีการพัฒนาสนามบินแห่งใหม่ที่หนองงูเห่า ซึ่งได้รับพระราชทานชื่อเป็นสนามบินนานาชาติสุวรรณภูมิ ตั้งอยู่ที่ตำบลหนองปรือ จังหวัดสมุทรปราการ โดยกำหนดให้เป็นท่าอากาศยานสากลแห่งใหม่ของประเทศและภูมิภาค ในขณะที่อยู่ระหว่างการดำเนินการก่อสร้าง คาดว่าจะแล้วเสร็จและเปิดให้บริการได้ในต้นปี พ.ศ. 2549 ซึ่งมีโครงการพัฒนาเป็น “นครสุวรรณภูมิ” โดยรัฐบาลได้มีนโยบายที่จะพัฒนาเป็นเขตเศรษฐกิจพิเศษ (Special Administrative Zone) มีเนื้อที่ 520 ตารางกิโลเมตร ครอบคลุมเขตลาดกระบัง, เขตประเวศ และอำเภอบางพลี และอำเภอบางเสาธง จังหวัดสมุทรปราการ โดยใช้งบประมาณเฉพาะทางพัฒนาเมืองใหม่ “นครสุวรรณภูมิ” ประมาณ 500,000 ล้านบาท โดยจะพัฒนาเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ การขนส่งทางอากาศของภูมิภาคเอเชีย และเป็นศูนย์กลางอุตสาหกรรม Hightech ใช้เวลาในการพัฒนา 10 ปี แต่ก็ยังเป็นแผนที่เลื่อนลอยและยังได้รับการคัดค้าน สำหรับ ท่าอากาศยานนานาชาติตามเมืองใหญ่ ๆ เช่น เชียงใหม่ หาดใหญ่ ภูเก็ต ล้วนเป็นท่าอากาศยานสำหรับ Passenger ไม่มีคลังสินค้าประเภท Air Cargoes ซึ่งจะเป็นอุปสรรคสำคัญต่อการพัฒนาโลจิสติกส์ โดยเฉพาะประเทศไทยมีโครงการสนับสนุน IT City ตามหัวเมืองสำคัญ

โครงการและงบประมาณ(บางส่วน) ของกระทรวงคมนาคม เพื่อการพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์ของประเทศไทย (ช่วงปี พ.ศ. 2547-2556)

ตารางที่ 3-1 งบประมาณของกระทรวงคมนาคม

หัวข้อ	โครงการ / แผนงาน	ระยะเวลา	งบประมาณ (ล้านบาท)
1	การพัฒนาระบบ E-Logistics	2548-2551	3,251.682
2	โครงการก่อสร้างทางรถไฟทางคู่จะเชิงเทรา-แหลมฉบัง (รฟท.)	2547-2551	5,233.65.-
3	โครงการก่อสร้างถนนสู่ท่าเรือแหลมฉบัง-ทางหลวงพิเศษ	2548-2550	6,300.-
4	โครงการก่อสร้างถนนสู่ท่าเรือแหลมฉบัง-บ้านบึง บรรจบทางหลวงหมายเลข 331 และ 304	2546-2550	3,100.-
5	โครงการก่อสร้างถนนท่าเรือแหลมฉบัง-มาบตาพุด จำนวน 26 เส้นทาง	2548-2550	11,611.3.-
6	โครงการพัฒนาท่าเรือระนอง	2547-2554	915.-
7	โครงการก่อสร้างถนนเชื่อมโยงท่าเรือระนอง (7 โครงการ)	2548-2553	4,518.9.-
8	โครงการพัฒนาท่าเรือปากบารา จังหวัดสตูล	2548-2554	5,494.04.-

	โครงการ / แผนงาน	ระยะเวลา	งบประมาณ (ล้านบาท)
9	โครงการก่อสร้างถนนเชื่อมท่าเรือปากบารา จำนวน 7 โครงการ	2547-2554	3,227.5.-
10	โครงการก่อสร้างถนน ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ- โครงการทางพิเศษบางนา-อโศก (โครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 3 สายใต้ ตอน S1)	2546-2548	2,711.-
11	โครงการก่อสร้างถนน ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ-ก่อสร้างทางเชื่อมเข้าอาคารผู้โดยสารด้านทิศใต้ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิกับทางพิเศษบูรพาวิถี	2548-2550	2,927.-
12	โครงการก่อสร้างถนน ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ-โครงการทางพิเศษสุวรรณภูมิตอนที่ 1 (ช่วง M1-1)	2548-2553	11,624.-
13	โครงการก่อสร้างถนน ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ก่อสร้างถนนสายแยกทางหลวงหมายเลข 34 (3 โครงการ)	2543-2549	10,573.44.-
14	โครงการก่อสร้างถนน ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ-ก่อสร้างถนนสายเชื่อม (22 โครงการ)	2546-2555	24,252.48.-
15	โครงการก่อสร้าง ICD ลาดกระบัง ระยะที่ 2	2551-2554	6,066.-
16	โครงการก่อสร้างสถานีขนส่ง อำเภอแม่สอด จังหวัดตาก		
17	โครงการก่อสร้างสถานีขนส่งสินค้าในเมืองหลักและจังหวัดชายแดน		
18	แผนงานโครงการปรับปรุงถนนและก่อสร้างทางหลวงชนบทเชื่อมโยงทั่วประเทศ	2549-2554	30,190.50.-
19	โครงการก่อสร้างท่าเรือน้ำลึกสงขลาแห่งที่ 2	2548-2553	2,798.-
20	โครงการก่อสร้างท่าเรือ จังหวัดตรัง	2548-2552	2,798.-
21	โครงการก่อสร้างท่าเรือชุมพร	2549-2552	815.-
22	แผนงานโครงการก่อสร้างถนนสนับสนุนท่าเรือสงขลาแห่งที่ 2	2547-2549	1,673.-
23	โครงการก่อสร้างสถานีขนส่งทางลำน่าน อำเภอท่าเรือ จังหวัดอุรุษยา	2550-2554	985.7.-
24	โครงการก่อสร้างเขื่อนยกระดับน้ำเพื่อการเดินเรือในแม่น้ำเจ้าพระยาและแม่น้ำน่าน	2550-2554	6,020.72.-
25	แผนงานโครงการพัฒนาท่าเรือเชียงแสนแห่งที่ 2	2550-2556	1,107.67.-
26	โครงการรถไฟรางคู่ สายฉะเชิงเทรา-แหลมฉบัง	2547-2551	5,233.65.-
27	โครงการรถไฟทางคู่สายฉะเชิงเทรา-แก่งคอย	2550-2553	7,648.-



	โครงการ / แผนงาน	ระยะเวลา	งบประมาณ (ล้านบาท)
28	โครงการพัฒนาเส้นทางชายแดนไทยกับพม่า	ให้เปล่า	122.9.-
29	โครงการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำสาย-พม่า	ให้เปล่า	38
30	โครงการพัฒนาสะพานข้ามแม่น้ำโขงและถนนเส้นทางบางส่วนของโครงการ North-South Corridor	ให้เปล่า ผู้อ่อนปรน	800.- 1,385.-
31	โครงการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเหือง-ลาว	ให้เปล่า	2,075.-
32	โครงการก่อสร้างทางรถไฟข้ามสะพานแม่น้ำโขงแห่งที่ 1	ผู้อ่อนปรน	197.-
33	โครงการก่อสร้างถนนเส้นทาง ตราด-เกาะกง-ระแสแจสปีอ	ให้เปล่า ผู้อ่อนปรน	288.- 568.-
34	โครงการก่อสร้างถนนเส้นทางช่องสะง่า-อัลลองเวง-เสียมราฐ	ให้เปล่า ผู้อ่อนปรน	129.- 170.-
35	โครงการด้านเกษตรและอุตสาหกรรม/ Contract Farming	ให้เปล่า	52.6.-
36	งบประมาณสนับสนุนโครงการพัฒนาโลจิสติกส์ภาคเหนือตอนบน		94,846.-
37	1. โครงการก่อสร้างถนนแอสฟัลท์คอนกรีตสายบ้านน้ำเย็น-จุดผ่านแดน ช่องอานม้า อำเภอ น้ำเย็น จังหวัดอุบลราชธานี 2. โครงการก่อสร้างถนนลาดยางสายบ้านสามเสา จังหวัดศรีสะเกษ จังหวัดอุครมีชัย ของประเทศกัมพูชา 3. โครงการก่อสร้างถนนสาย 67ช่องสะง่า-อัลลองเวง-เสียมราฐ 4. โครงการก่อสร้างถนนสาย 48 ตราด-สะเรอัมเบิล ประเทศกัมพูชา	2548-2549 2547-2548 2547 เป็นต้นไป 2547 เป็นต้นไป	33.- 40.407.- ให้เปล่า 126.- 856.-
38	1. โครงการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 2 (มุกดาหาร/สะหวันนะเขต) 2. โครงการสะพานข้ามแม่น้ำโขงที่ จังหวัดนครพนม-ท่าแขก 3. โครงการถนนสายห้วยทราย เชียงราย-หลวงน้ำทา-บ่อเต็นประเทศลาว 4. โครงการก่อสร้างถนนสาย ห้วยโก๋น-ปากแบ่ง ประเทศลาว 5. โครงการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเหือง อ.ท่าลี่ จ.เลย-เมืองแก่นท้าว ประเทศลาว 6. โครงการก่อสร้างถนนเชื่อมท่าเทียบเรือ (บ.เวินใต้)-ทางหลวงหมายเลข 13 ของลาว 7. โครงการก่อสร้างถนน ช่องตาอุ อำเภอภูมทริก จังหวัดอุบลราชธานี-แขวงจำปาสัก	2546-2549 อยู่ระหว่างศึกษา 2547 เป็นต้นไป 2547 เป็นต้นไป 2547 2547 เป็นต้นไป 2548-2549	800. 1,000.- ไทยให้กู้ 1,385.- ให้เปล่า 252 - ให้กู้ 588.- ให้เปล่า 20.75 29.825.- 20.3.-

	โครงการ / แผนงาน	ระยะเวลา	งบประมาณ (ล้านบาท)
39	โครงการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำสุโขงโลกที่ บ.บูกะตา อ.เวียง จ.นราธิวาส-รัฐกลันตัน มาเลเซีย	2547 เป็นต้นไป	60.-
40	1. โครงการก่อสร้างถนนสายกาญจนบุรี – ทวาย ตอน บ.พุน้ำ ร้อน-ชายแดนไทย/พม่า (บ.แม่ระมี)	2547-2547	35.-
	2. โครงการก่อสร้างถนนสายเมืงวดี-เชิงเขาคนาวศรี	2547 เป็นต้นไป	122.9.-
	3. โครงการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำสายแห่งที่ 2 อ.แม่สาย จ.เชียงราย-ท่าจี้เหล็ก ประเทศพม่า	เสร็จแล้ว	38.-
	<b>รวมทั้งสิ้น</b>		<b>269,969.914</b>

ที่มา : แผนพัฒนาระบบการขนส่งเพื่อสนับสนุนระบบโลจิสติกส์ของกระทรวงคมนาคม<sup>36</sup>

### 3.2.2 สถานภาพระบบโครงสร้างเทคโนโลยีสารสนเทศซึ่งเกี่ยวข้องกับโลจิสติกส์

ปัจจัยสำคัญของการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ อยู่ที่การเชื่อมโยงข้อมูลข่าวสารที่เป็นบูรณาการที่เป็น Information Flow เป็นสาระสำคัญทำให้เป็นโลจิสติกส์ โดยปัจจุบันเครื่องมือที่ดีที่สุดในการเคลื่อนย้ายข้อมูลข่าวสารคือระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ โดยจะมีส่วนสนับสนุนกระบวนการในโซ่อุปทาน (Supply Chain) ส่วนใหญ่มีความเกี่ยวข้องเนื่องกับการประยุกต์ใช้เทคโนโลยีข้อมูลใหม่ที่เกิดขึ้นอย่างไม่มีที่สิ้นสุด นอกจากนี้ เทคโนโลยีข้อมูลยังเป็นปัจจัยส่วนหนึ่งในการสนับสนุนการร่วมมือระหว่าง Supplier กับลูกค้า การแก้ไขปัญหาด้วยเทคโนโลยีข้อมูลถูกนำมาใช้ในทุกส่วนของระบบโลจิสติกส์ โดย Internet (XML) ได้เข้ามามีบทบาทสำคัญในโซ่อุปทาน โลจิสติกส์ โดยเฉพาะในแง่การเชื่อมโยงเครือข่ายทั่วโลก นอกจากนี้ อินเทอร์เน็ตยังช่วยทำให้การและเปลี่ยนข้อมูลระหว่าง Supplier และลูกค้าสะดวกมากยิ่งขึ้นกว่าในอดีตที่ผ่านมา อีกทั้งยังมีส่วนทำให้เกิดการสั่งซื้อในรูปแบบ On Line และการปรับเปลี่ยนการส่งสินค้าสะดวกมากขึ้น การใช้เทคโนโลยีข้อมูลก่อให้เกิดการปรับปรุงประสิทธิภาพของกลไกโลจิสติกส์ ขณะที่เทคโนโลยีข้อมูลช่วยทุ่นค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน ก่อให้เกิดการผลิตบนพื้นฐานขององค์ความรู้ (Knowledge Base Production) ซึ่งมีความแตกต่างอย่างมากระหว่างธุรกิจของไทยกับธุรกิจข้ามชาติที่มีฐานการการปฏิบัติงานอยู่ทั่วโลกจะเข้ามาคุกคามตลาดประเทศไทยผ่านข้อตกลงการค้าเสรีในรูปแบบต่างๆ

<sup>36</sup> คณะอนุกรรมการเพื่อพิจารณาศึกษาเกี่ยวกับการพัฒนาเศรษฐกิจด้านเทคโนโลยีและการค้าต่างประเทศ (สภาผู้แทนราษฎร), "การพัฒนาระบบการขนส่งเพื่อสนับสนุนโลจิสติกส์ของไทย," ข้อมูลประกอบการประชุม 21 กันยายน 2548.

### ตารางที่ 3-2 จำนวน Internet Host ที่มีอยู่ในเอเชีย

ชื่อประเทศ	จำนวน Internet Host ที่มีอยู่ต่อประชากร 1000 คน (ปี พ.ศ.2543)
สิงคโปร์	45.2
เกาหลี	8.5
มาเลเซีย	3.1
เอเชียตะวันออก	1.8*
ไทย	1.1
ฟิลิปปินส์	0.3

หมายเหตุ : \* ค่าตัวเลขของปี พ.ศ. 2544

แหล่งข้อมูล : UNIDO , Industrial Development Report 2002/2003 and UNDP, Human Development Report 2002

จากตารางที่ 3-2 ซึ่งนำเสนอแสดงให้เห็นถึงดัชนีด้านเทคโนโลยีข้อมูลของไทยที่ได้ถูกจัดอันดับให้อยู่ในระดับที่ต่ำเมื่อเปรียบเทียบกับประเทศอื่นในเอเชีย อาทิเช่น ข้อมูลปี พ.ศ. 2543 ที่แสดงให้เห็นว่าจำนวน Internet Host ที่มีอยู่ต่อประชากร 1000 คนของประเทศไทยมีอยู่เพียง 1.1 ในขณะที่ประเทศในเอเชียตะวันออกมีจำนวน Internet Host ที่มีอยู่ต่อประชากร 1000 คนโดยเฉลี่ยเท่ากับ 1.8 อันเป็นดัชนีที่แสดงให้เห็นถึงความล้าหลังของระบบข้อมูลไทย ซึ่งจะเป็นอุปสรรคที่สำคัญของการพัฒนาประเทศไปสู่การเป็นศูนย์กลาง โลจิสติกส์ของภูมิภาค

#### 3.2.3 สถานภาพการขาดความบูรณาการของหน่วยงานรัฐในการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ ระดับชาติ

การพัฒนาโลจิสติกส์ของไทยมีความก้าวหน้าค่อนข้างช้าอยู่ตรงที่ต่างหน่วยงานก็จะมีแผนของตนเอง ไม่มีหน่วยงานของรัฐที่ทำหน้าที่เป็นแกนกลางในการดูแล ในปัจจุบันหน่วยงานของรัฐบาลที่ทำหน้าที่ในการดูแลโลจิสติกส์ประกอบด้วย กระทรวงคมนาคม กระทรวงอุตสาหกรรมและกระทรวงพาณิชย์ จากการวิจัยพบว่า แผนงานของหลายหน่วยงานของรัฐจะไม่เชื่อมโยงกันและบางครั้งก็จะมีไม่มีความสัมพันธ์กัน ทั้งนี้ เกิดจากการที่ไม่มีหน่วยงานใดเป็นเจ้าของเรื่องแม้แต่สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ก็เป็นเพียงผู้ประสานงานและไม่ค่อยจะประสานมากนัก โดยแต่ละกระทรวงก็จะทำหน้าที่ในการควบคุมงาน

ด้านโลจิสติกส์แต่ละส่วนแยกกันไป โดยไม่ได้มีการบูรณาการเป้าหมายของแผน อันจะเห็นได้จากการปฏิบัติงานของหน่วยงานบางหน่วยงานที่ซ้ำซ้อนกัน นอกจากนี้ การที่หน่วยงานของกระทรวงเหล่านี้ มักตีความการพัฒนาและแผนผันแปรรูปตามความคิดเห็นของนายกรัฐมนตรีก่อให้เกิดการวางแผนงบประมาณและการใช้เงินขาดทิศทาง ดังนั้นควรจเร่งจัดตั้งหน่วยงานและกระทรวง ซึ่งมีหน้าที่เป็นแกนหลักของการพัฒนาโลจิสติกส์ เพราะปัจจุบันรัฐมนตรีประจำสำนักนายกรัฐมนตรี จะเป็นผู้ดูแล แต่หลายกระทรวง เช่น กระทรวงคมนาคม และขนส่ง , กระทรวงพาณิชย์และอุตสาหกรรม ก็มีแผนงานและงบประมาณในการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ ขณะที่การค้าชายแดนกับเพื่อนบ้านก็มีกระทรวงมหาดไทย , กระทรวงต่างประเทศ , กระทรวงการคลังเข้ามาเกี่ยวข้อง ซึ่งไม่มีความบูรณาการของแผนและเป้าหมาย ปัญหาที่เกิดขึ้นในระบบโลจิสติกส์หลักของไทยแล้ว พบว่า เกิดจาก “การไม่มีนโยบายโลจิสติกส์ที่ชัดเจนและไม่มีกลไกในการผลักดันนโยบาย”<sup>37</sup> ทำให้การทำงานของหน่วยงานเป็นลักษณะต่างคนต่างทำขาดการประสานงานระหว่างหน่วยงาน จึงทำให้ขาดการเชื่อมต่อระบบและ โครงสร้างพื้นฐานที่มีประสิทธิภาพ ส่งผลให้ไม่สามารถใช้ทรัพยากรที่มีอยู่ได้อย่างเต็มที่

ปัญหาสำคัญของการพัฒนาระบบโลจิสติกส์มหภาค เกิดจากขาดหน่วยงานที่รับผิดชอบโดยตรงในภาพรวม ทำให้กิจกรรมที่สำคัญบางกิจกรรมขาดหน่วยงานดูแล เช่น การพัฒนาข้อมูลโลจิสติกส์ หรือบางกิจกรรมมีการผลักดันไปอย่างล่าช้า เช่น การปรับปรุงกฎหมายและเมื่อวิเคราะห์ถึงปัจจัยขับเคลื่อนระบบโลจิสติกส์ที่ได้ความสนใจและพัฒนาในปัจจุบัน ยังกระจุกตัวอยู่ที่ระบบขนส่งเป็นหลัก โดยภาครัฐได้มีความพยายามในการปรับปรุงกระบวนการด้านการขนส่งด้วยการแต่งตั้งคณะกรรมการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบแห่งชาติ (คณะกรรมการ MTO) ขึ้น เมื่อวันที่ 14 ธันวาคม 2536 เพื่อทำหน้าที่เป็นองค์กรหลักในการพัฒนาส่งเสริมและสนับสนุนให้ระบบการขนส่ง และผู้ดำเนินการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบที่มีประสิทธิภาพ และสอดคล้องกับมาตรฐานสากล อย่างไรก็ตาม ในทางปฏิบัติด้วยข้อจำกัดต่างๆของคณะกรรมการ ทำให้การดำเนินการศึกษาและผลักดันนโยบายต่างๆ เป็นไปด้วยความล่าช้า และการผลักดันพระราชบัญญัติต่อเนื่องหลายรูปแบบซึ่งมีผลบังคับใช้ เมื่อเดือน ตุลาคม 2548 อย่างไรก็ตาม เมื่อไม่มีนโยบายที่ชัดเจนและไม่มีการวางแผนเพื่อแก้ปัญหาในภาพรวม ทำให้หลายหน่วยงานมีความพยายามในการวางแผนเพื่อแก้ปัญหาด้วยวิธีต่างทำกันไปเอง แต่เนื่องจากโลจิสติกส์เป็นประเด็นที่เกี่ยวข้องกับหลายหน่วยงาน ทำให้ความพยายามของแต่ละหน่วยงานมักเป็นแผนเฉพาะส่วนไม่

<sup>37</sup> สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศและสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย. หน้า 32

เป็นแบบบูรณาการ และไม่ได้เกิดจากความร่วมมือของทุกฝ่าย นอกจากนั้นแผนการส่วนใหญ่ยังมองในระดับยุทธศาสตร์ ขาดการเชื่อมโยงสู่การปฏิบัติจริง

ทั้งนี้ ประเทศไทยจะต้องเร่งจัดทำแผนแม่บทโลจิสติกส์ชาติ ทั้งที่ ทางสภาพัฒน์ฯ ได้จัดทำเป็นร่างแผนพัฒนาโลจิสติกส์ ซึ่งมี 6 เรื่องที่สำคัญ ได้แก่ พัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน , การเชื่อมโยงข้อมูลข่าวสาร , การพัฒนาองค์ความรู้ , การพัฒนาผู้ประกอบการให้บริการโลจิสติกส์ และการปรับปรุงกฎหมาย แต่ข้อเท็จจริง แต่ละเรื่องก็มีเจ้าภาพรับผิดชอบโดยตรง ได้แก่ กระทรวงต่างๆ ซึ่งแต่ละกระทรวงก็มีแนวทางการพัฒนาโลจิสติกส์ของและงบประมาณของตนเอง และแต่ละกระทรวงจะเป็นกระทรวงสำคัญ เช่น กระทรวงการคลัง , กระทรวงพาณิชย์ , กระทรวงคมนาคม , กระทรวงอุตสาหกรรม ฯลฯ ซึ่งรัฐมนตรีเจ้ากระทรวง ก็จะมีบทบาทในฐานะแกนนำของรัฐบาล ทำให้ในขณะนี้ประเทศไทยจึงยังไม่มีแผนแม่บทโลจิสติกส์ชาติ ทำให้การดำเนินงานและแผนงานของหน่วยงานต่างๆของภาครัฐและภาคเอกชนไม่มีความเป็นบูรณาการ และเป็นอุปสรรคสำคัญต่อการพัฒนาประเทศไทยเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์และขนส่งของอนุภูมิภาคประเทศลุ่มแม่น้ำโขง

### 3.3 การพัฒนาระบบโลจิสติกส์กับการพัฒนาด้านเศรษฐกิจควรจะพัฒนาด้านใดก่อน

นโยบายการพัฒนาาระบบโลจิสติกส์ของภาครัฐ ซึ่งต้องใช้งบประมาณมหาศาล ภายใต้สภาวะที่ประชากรของไทยก็ยังมีจำนวนมากที่ยังยากจนซึ่งความยากจนเกิดจากปัจจัยทางด้านเศรษฐกิจซึ่งยังไม่มีคู่แข่งแรง โดยการพัฒนาระบบโลจิสติกส์จะเป็นยุทธศาสตร์ในการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน บทบาทความสำคัญของโลจิสติกส์ จะมีต่อสถานะทางเศรษฐกิจ ทั้งในระดับครัวเรือน ระดับธุรกิจ และระดับมหภาค การจัดการด้านโลจิสติกส์จึงเป็นกลยุทธ์สำคัญในการสร้างสมรรถนะในการแข่งขัน และใช้เป็นเครื่องมือสำคัญในการเพิ่มความสามารถในการส่งออก ซึ่งถือเป็นยุทธศาสตร์สำคัญที่ทุกรัฐบาล ได้ใช้เป็นเครื่องมือพัฒนาเศรษฐกิจ และความเจริญเติบโตของประเทศ โดยใช้ GDP เป็นดัชนีชี้วัดโดยจะเห็นได้ว่าการส่งออกในปี 2538 เป็นร้อยละ 33.6 ของ GDP ในขณะที่ในปี 2546 เพิ่มขึ้นร้อยละ 56.1 ต่อ GDP อย่างไม่รู้จบ จากการศึกษาของสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ในปี 2546 พบว่า ตัวเลขต้นทุน โลจิสติกส์ของไทยอยู่ที่ประมาณ 19-25% ของ GDP ขณะที่ประเทศญี่ปุ่นประมาณ 11% สหรัฐอเมริกา 10% และกลุ่มประเทศยุโรปตะวันตก 7% โดยประเทศที่พัฒนาแล้ว ภาครัฐและเอกชนต่างมีการตื่นตัวด้านการจัดการ โลจิสติกส์มาตั้งแต่ช่วงยุค 1980 โดยได้ใช้เป็นกลยุทธ์สำคัญในการสร้างความได้เปรียบในการแข่งขัน ทั้งในส่วนภาครัฐและเอกชน ส่งผล

ให้ประสิทธิภาพและต้นทุนของประเทศที่มีการพัฒนาระบบ โลจิสติกส์สามารถสร้างความเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจและแก้ไขความยากจนให้กับประชาชน

อย่างไรก็ดี การพัฒนาโลจิสติกส์ของประเทศที่พัฒนาแล้ว จะต้องอาศัยนโยบายสาธารณะของภาคการเมืองและกลไกภาครัฐมาเป็นตัวขับเคลื่อน โดยภาครัฐ จะต้องเข้ามาลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานคมนาคมขนส่ง รวมถึง ระบบสาธารณูปโภคและสาธารณูปการต่างๆ เพราะเป็นค่าใช้จ่ายที่สูงและไม่สามารถปิดกั้นการใช้งานจากบุคคลทั่วไปได้ (Free Rider) ซึ่งการเข้ามาดำเนินการของภาครัฐ จะส่งผลต่อการลดภาระและต้นทุนของภาคธุรกิจ การพัฒนาระบบโลจิสติกส์จะเกี่ยวข้องกับเศรษฐกิจและการเมืองอย่างแยกไม่ออก การที่รัฐบาลและภาครัฐของประเทศไทยให้ความสำคัญเกี่ยวกับการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ จนมีการกำหนดเป็นยุทธศาสตร์โลจิสติกส์ของประเทศ เป็นสิ่งที่พึงกระทำ โดยเฉพาะการที่ภาครัฐดำเนินยุทธศาสตร์ในการพัฒนาโลจิสติกส์ เพื่อให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางคมนาคมขนส่งของอนุภูมิภาค ทำให้ประชาชนคนไทยพ้นจากความยากจนและมีความเป็นอยู่ที่ดี อันเนื่องมาจากการเติบโตของ GDP โดยสถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทยหรือ TDRi ได้กล่าวถึงอัตราการเติบโตทางเศรษฐกิจไทย ภายใต้แนวโน้มการลงทุนด้าน Mega Project ซึ่งเกี่ยวข้องกับโลจิสติกส์ คาดว่าในปี 2550 จะทำให้ GDP เติบโตเป็น 6.2 โดยหากไม่มีการพัฒนาโลจิสติกส์ GDP ของประเทศไทย จะอยู่ที่ประมาณ 5.3% ซึ่งแสดงให้เห็นชัดเจนว่าการพัฒนาโลจิสติกส์ของภาครัฐ จะส่งผลต่อการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจของประเทศ ดังนั้น การพัฒนาระบบโลจิสติกส์จึงเป็นสิ่งจำเป็น และจะต้องทำพร้อมกับการพัฒนาทางด้านเศรษฐกิจ รวมถึง การพัฒนาอุตสาหกรรม และการลงทุนทั้งในประเทศและประเทศเพื่อนบ้าน รวมถึงให้ความสนใจต่อภาคสังคม เพราะต้องเข้าใจว่าการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจจะยั่งยืนได้ก็ต่อเมื่อมีระบบกระจายความมั่งคั่งไปให้กับประชาชนส่วนใหญ่ ซึ่งจะทำให้เกิดเศรษฐกิจพอเพียงและยั่งยืน

### 3.4 สถานภาพการพัฒนาโลจิสติกส์ของภาคเอกชนและภาคธุรกิจ

การพัฒนาโลจิสติกส์ในภาคธุรกิจของไทย ยังมีความแตกต่างกันมาก โดยส่วนใหญ่ธุรกิจข้ามชาติจะมีการพัฒนาระบบโลจิสติกส์อยู่ในระดับก้าวหน้า คือ ในระดับที่เป็น Externally Integrated Logistics โดยมีการเชื่อมโยงบูรณาการตั้งแต่กระบวนการวัตถุดิบต้นน้ำจนถึงการส่งมอบสินค้าที่ผู้บริโภคปลายทาง แต่ในธุรกิจของคนไทย การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ก็ยังคงแตกต่างกันไป ตั้งแต่ยังไม่มีระบบโลจิสติกส์ในองค์กร จนไปถึงขั้นเริ่มต้น โดยอาจแบ่งลักษณะการพัฒนาโลจิสติกส์ของภาคธุรกิจของคนไทย ได้ตามความแตกต่างตามขนาดของธุรกิจ โดยทั่วไปบริษัทขนาดใหญ่ให้ความสนใจกับโลจิสติกส์สูงกว่าบริษัทขนาดกลางและขนาดย่อม

บริษัทขนาดใหญ่เหล่านี้มีการจัดการ โซ่อุปทานของ โลจิสติกส์ควบคู่พร้อม ไปด้วยกับการควบคุม คุณภาพและค่าใช้จ่ายในการผลิตภายใต้การบริหารงานประจำวันโดยผู้ควบคุมที่มีประสบการณ์สูง อย่างมีระบบแบบแผน อีกทั้งยังทราบเป็นอย่างดีว่าการควบคุม โลจิสติกส์อย่างมีประสิทธิภาพเป็นส่วนสำคัญส่วนหนึ่งในการเสริมสร้างความได้เปรียบในการแข่งขัน โดยเฉพาะอย่างยิ่งในบริษัท ค้าปลีกข้ามชาติ เช่น Lotus ในทางตรงกันข้ามบริษัทขนาดกลางและขนาดย่อมซึ่งเป็นบริษัทที่ บริหารงาน โดยเจ้าของที่มักจะคำนึงถึงด้วยผลิตภัณฑ์และคุณภาพการบริการเป็นหลัก ทรัพยากร เวลาส่วนใหญ่ถูกแบ่งให้กับงานประจำวันจนยากที่จะมีความคิดถึงยุทธศาสตร์ในแง่การจัดการ โลจิสติกส์ ทั้งนี้ ธุรกิจของไทยให้ความสำคัญของโลจิสติกส์ค่อนข้างต่ำ พบว่าบริษัทของไทย ไม่ว่าจะ เป็นบริษัทเล็กหรือบริษัทใหญ่ส่วนมาก ไม่ให้ความสำคัญกับโลจิสติกส์โดยมองเห็นว่า โลจิสติกส์เป็นเพียงในแง่วิชาการนำมาใช้ประโยชน์ไม่ได้ โดยส่วนใหญ่ให้ความสำคัญกับ กิจกรรมการผลิตและคุณภาพสินค้ามากกว่า ทั้งนี้ สาเหตุที่บริษัทเหล่านี้ไม่ให้ความสนใจด้าน โลจิสติกส์อาจเป็นเพราะลักษณะประเภทของธุรกิจ มีความแตกต่างกัน<sup>38</sup> โดยสาเหตุสำคัญ บริษัท ของคนไทยยังไม่มีความเข้าใจเกี่ยวกับศาสตร์โลจิสติกส์ อีกทั้ง การปรับเปลี่ยนระบบการจัดการ ในรูปแบบของโลจิสติกส์ในระยะเริ่มต้นจะต้องมีการลงทุน ทั้งในส่วนที่เกี่ยวข้องกับ Hardware เช่น อุปกรณ์ที่เกี่ยวข้องกับเครือข่ายเทคโนโลยีสารสนเทศและในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการลงทุนใน ระบบสารสนเทศ และในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการลงทุนในระบบสารสนเทศ โปรแกรม คอมพิวเตอร์ต่างๆและที่สำคัญจะต้องมีการลงทุนในบุคลากรและองค์ความรู้ที่เกี่ยวข้องกับ Knowledge Base โดยระยะสั้นจะไม่ค่อยเห็นข้อตอบแทนต่อการลงทุนหรือ Return on Investment ที่ชัดเจน เหมือนกับการลงทุนในส่วนอื่นๆ เหตุผลสำคัญอีกประการหนึ่ง บริษัท SMEs ของไทย ส่วนใหญ่แล้วมักมีปัญหาด้านเงินทุนหมุนเวียนธุรกิจ จึงให้ความสำคัญต่อการนำ เม็ดเงินไปใช้ในการลงทุนที่สามารถเห็นและจับต้องได้ง่าย เช่น การลงทุนในสต็อกสินค้าหรือ ทรัพย์สิน (Asset) ทั้งหมดนี้อาจเป็นเหตุผลสำคัญที่ทำให้การพัฒนาโลจิสติกส์ใน SMEs และหรือ บริษัทของไทย ยังอยู่ในระดับการพัฒนาที่ต่ำ

กล่าวได้ว่าสถานภาพการพัฒนาโลจิสติกส์ในภาคบริการโลจิสติกส์ของไทย หาก เป็นธุรกิจให้บริการข้ามชาติ ก็จะมีเทคโนโลยีและความพร้อม และมีขีดความสามารถในการ แข่งขันที่สูงกว่า ผู้ประกอบการคนไทย ซึ่งส่วนใหญ่จะให้บริการ โลจิสติกส์เฉพาะในส่วนของ ภาคการขนส่ง ซึ่งโลจิสติกส์ไม่มีบทบาทสำคัญในบริษัทขนส่งขนาดกลางและขนาดย่อมหรือจะมี

<sup>38</sup> สมาคมระบบโลจิสติกส์ประเทศไทย, "โครงการสนับสนุนการขนส่งขั้นสูงในประเทศไทย," มีนาคม 2547. (เอกสารไม่ ตีพิมพ์และเผยแพร่), หน้า 18

บทบาทบ้างแต่ก็เป็นบางส่วนเท่านั้น การขาดความรู้ความเข้าใจใน โลจิสติกส์ทำให้ช่องว่างระหว่างบริษัทขนส่งขนาดใหญ่และบริษัทขนส่งขนาดเล็กขยายตัวมากยิ่งขึ้น แต่อย่างไรก็ตามบริษัทขนส่งขนาดกลางและขนาดย่อมที่บริหารงานโดยผู้บริหารรุ่นใหม่ มีบางส่วนที่แสดงความพยายามที่จะทำความเข้าใจการบริหารงานโลจิสติกส์ ปัญหาความยากลำบากในการปรับปรุงงานโลจิสติกส์เพราะจำเป็นต้องประสานงานกับทั้งในระดับผู้จัดการและระดับล่างไม่มีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับ โลจิสติกส์ แนวความคิดของงาน Supply Chain และ โลจิสติกส์จะสำเร็จได้ก็ต่อเมื่อผู้ที่เกี่ยวข้องทั้งหมด ตั้งแต่ผู้ปฏิบัติงานไปจนถึงขั้นตอนในส่วนปลาย ปรับปรุงแนวความคิดโดยการฝึกอบรมและการส่งเสริมความรู้<sup>39</sup> โดยปัจจัยสำคัญซึ่งเป็นอุปสรรคต่อการพัฒนาโลจิสติกส์ในภาคธุรกิจก็คือปัญหาการขาดบุคลากรและองค์ความรู้ โดยองค์กรภาคเอกชนส่วนใหญ่ประสบปัญหาการขาดแคลนบุคลากรด้าน โลจิสติกส์<sup>40</sup> ทั้งนี้การที่โลจิสติกส์เป็นหัวข้อในแง่แนวทางในการบริหารงานที่ค่อนข้างใหม่สำหรับประเทศไทยเพราะเพิ่งเริ่มมีมาได้ไม่ถึง 10 ปี อาจเป็นสาเหตุทำให้ยังมีผู้ที่มีความรู้และประสบการณ์ด้าน โลจิสติกส์อยู่ไม่มากนักในตลาดแรงงาน ในปัจจุบันมีหน่วยงานการศึกษาหลายๆหน่วยที่เปิดหลักสูตรด้าน โลจิสติกส์ แต่ทั้งนี้ทั้งนั้นหลักสูตรด้าน โลจิสติกส์ที่เปิดสอนในหน่วยงานการศึกษาส่วนใหญ่มักจะเป็นการสอนในเชิงทฤษฎีที่ไม่สามารถที่จะนำไปใช้งาน ได้จริงในธุรกิจ เนื่องจากหลักสูตรที่ใช้มักลอกเลียนมาจากตำราตำราชองต่างประเทศ และอาจารย์ผู้สอนก็ไม่มีประสบการณ์ในการทำงาน ซึ่งเกี่ยวข้องกับ โลจิสติกส์ ส่งผลให้ ถึงแม้ว่า จะเป็นนักศึกษาซึ่งจบใหม่ที่เอกในสาขาวิชาด้าน โลจิสติกส์มาก็ไม่สามารถที่จะปฏิบัติงานได้ทันที จำเป็นที่ธุรกิจแต่ละแห่งต้องทำการฝึกสอน โดยการเรียนรู้จากการทำงาน โดยกว่าจะเริ่มมีทักษะจนเป็นงานจริงๆจำเป็นต้องใช้เวลาในการฝึกอย่างต่ำ 1 ปี นอกจากนี้ การที่งานบางส่วนของ โลจิสติกส์ เช่น งานขนส่งรถบรรทุก งานควบคุม โกดังเป็นงานที่ไม่ได้รับคนซึ่งมีความรู้พื้นฐานเข้าไปทำในช่วงต้นก่อนที่จะมีการนำระบบโลจิสติกส์เข้ามา จึงมักที่จะให้ผู้ที่ไม่มีความสามารถเท่าที่ควรมาทำหน้าที่ ดังนั้นภายหลังจากการนำระบบโลจิสติกส์เข้ามา คนเหล่านี้ถึงแม้ว่าจะมีประสบการณ์ในงานด้าน โกดังและการขนส่งแต่ก็ไม่ใช่ว่าเรื่องง่ายที่จะทำให้คนเหล่านี้เข้าใจถึงแนวความคิดในการบริหารงานใหม่ได้

<sup>39</sup> สมาคมระบบโลจิสติกส์ประเทศไทย, "โครงการสนับสนุนการขนส่งขั้นสูงในประเทศไทย," มีนาคม 2547. (เอกสารไม่ตีพิมพ์และเผยแพร่), หน้า 20-21

<sup>40</sup> สัมภาษณ์ผู้เข้าสัมมนา E-Supply Chain Measurement จัดโดย Asia Business Forum ณ โรงแรมคอนราด เมื่อวันที่ 27 กันยายน 2548



### 3.5 การพัฒนาโครงสร้างระบบโลจิสติกส์ของไทยในอนาคต <sup>41</sup>

การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของธุรกิจภาคเอกชนของไทย จะมีระดับการพัฒนาการที่แตกต่างกันตามลักษณะของธุรกิจ โดยส่วนใหญ่ยังอยู่เพียงระดับขั้นต้น คือ ระดับ Physical Distribution ซึ่งเน้นการจัดการสินค้าเฉพาะกิจกรรม เช่น การจัดซื้อ การจัดส่ง การกระจายสินค้า การขนส่ง และจะมีการนำเทคโนโลยีสารสนเทศมาจัดการเป็นส่วนๆ ตามกิจกรรมที่ทำ ส่วนทางด้านโครงสร้างพื้นฐานเพื่อการขนส่งจะเน้นเพียงการมีโครงสร้างพื้นฐานที่เพียงพอ และยังไม่สามารถเชื่อมต่อรูปแบบการขนส่งหรือใช้ประโยชน์จากการขนส่งแต่ละรูปแบบได้อย่างเต็มประสิทธิภาพ ดังนั้น โอกาสความเป็นไปได้ที่ประเทศไทยจะเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์เชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน โดยต้องมีทิศทางมุ่งเน้นให้มีระบบโลจิสติกส์ที่ได้มาตรฐานสากล เป็นความพยายามยกระดับพัฒนาการด้านโลจิสติกส์จากระดับ Physical Distribution สู่มุมมองที่สูงขึ้น จนสามารถมีพัฒนาการในระดับ Global Logistic Management นั่นคือ การขนส่งที่เน้นประสิทธิภาพการเชื่อมต่อระหว่างรูปแบบการขนส่งระหว่างประเทศ และระบบการรักษาความปลอดภัยการขนส่ง ตลอดจนการบริหารจัดการที่คำนึงถึงผลกระทบของการขนส่งต่อสิ่งแวดล้อม รวมทั้งมีระบบการเชื่อมโยงเครือข่ายเทคโนโลยีสารสนเทศที่ครบวงจรทั้งภายในและระหว่างประเทศ โดยแนวทางในการพัฒนาในแต่ลำดับขั้นสามารถศึกษาได้จากตาราง ดังนี้

ตารางที่ 3-3 แนวทางลำดับขั้นการพัฒนาโลจิสติกส์ของไทยในอนาคต<sup>42</sup>

	Physical Distribution ระดับขั้นต้น	Internally Integrated Logistics ระดับบูรณาการภายในองค์กร	Externally Integrated Logistics ระดับโซลูชันระหว่างองค์กร	Global Logistics Management ระดับโลก
การขนส่ง	ความเพียงพอของโครงสร้างพื้นฐานเพื่อการขนส่ง	ประสิทธิภาพและต้นทุนการขนส่งในแต่ละ Mode	การใช้ทุก Mode การขนส่งอย่างมีประสิทธิภาพ, ประสิทธิภาพการเชื่อมต่อระหว่าง Mode การขนส่ง เช่น การมีมาตรฐาน การมี Facilities	ประสิทธิภาพการเชื่อมต่อระหว่าง Mode การขนส่งระหว่างประเทศ ผลกระทบของการขนส่งต่อสิ่งแวดล้อม
เทคโนโลยีสารสนเทศ	IT จัดการแต่ละกิจกรรม	IT/Software จัดการกิจกรรมทั้งระบบ เช่น ERP	IT เชื่อมโยงข้อมูลระหว่างบริษัท เช่น EDI	IT เชื่อมโยงเครือข่ายภายในและระหว่างประเทศ
ความสามารถด้านการจัดการ (Know-How)	เข้าใจการจัดการสินค้าเฉพาะส่วน	เข้าใจการจัดการสินค้าภายในบริษัททั้งระบบ	พึ่งพาผู้ให้บริการโลจิสติกส์เฉพาะด้าน เช่น 3PL	พึ่งพาผู้ให้บริการโลจิสติกส์ระหว่างประเทศ และครบวงจร 3PL, 4PL
ปัจจัยพื้นฐาน		กฎระเบียบเอื้ออำนวยต่อการแข่งขันภายในประเทศอย่างเสรี	กฎระเบียบรับรองการเชื่อมโยงโดย Electronics มีการสร้างเครือข่ายทางธุรกิจ	การเปิดการค้าเสรีระหว่างประเทศ

<sup>41</sup> สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, "ยุทธศาสตร์เพื่อการจัดการระบบโลจิสติกส์เพื่อเพิ่มขีดความสามารถของไทย," 9 พฤศจิกายน 2547. (เอกสารไม่ตีพิมพ์และเผยแพร่), หน้า 12

<sup>42</sup> สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของไทย, หน้า 51

ทั้งนี้ การที่ประเทศไทยจะมีการพัฒนาสถานะ โลจิสติกส์ไปสู่ระดับที่เป็นสากล และสามารถแข่งขันกับประเทศที่พัฒนาและประเทศคู่แข่ง เช่น มาเลเซีย ทั้งภาครัฐและเอกชน เช่น สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย หรือสภาหอการค้าแห่งประเทศไทย จะต้องร่วมกันในการพัฒนาโลจิสติกส์ของประเทศ โดยทิศทางการพัฒนาประเทศจะต้องมุ่งเข้มไปสู่การพัฒนาให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางเศรษฐกิจของภูมิภาค ซึ่งจะเห็นได้จากภาคการเมืองได้กำหนดให้มีนโยบายสาธารณะ (Public Policy) ให้ไทยเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ของอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขงและอินโดจีน โดยมี มติ ครม. 9 พฤศจิกายน 2547<sup>1</sup> เห็นชอบในหลักการพัฒนาระบบโลจิสติกส์เชื่อมโยงการขนส่งกับประเทศเพื่อนบ้าน เพื่อให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ของภูมิภาค และมอบหมายให้สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ หรือ สศช. เป็นแกนกลางในการจัดตั้งคณะทำงานเพื่อผลักดันแนวทางและทิศทางการพัฒนาระบบโลจิสติกส์เพื่อเป็นวาระแห่งชาติ โดยกำหนดไว้ 4 ประเด็นสำคัญ ได้แก่

- 1) การพัฒนาระบบฐานข้อมูลด้านโลจิสติกส์ ข้อมูลโลจิสติกส์ของไทยมีน้อยและขาดความสมบูรณ์ข้อมูลมหภาค ส่วนใหญ่ที่สมบูรณ์เป็นข้อมูลเฉพาะด้านการขนส่งเท่านั้น การจัดเก็บข้อมูลไม่สามารถวิเคราะห์ดัชนีที่สำคัญได้ ด้านข้อมูล ของโครงสร้างพื้นฐานข้อมูลที่มีอยู่ไม่ละเอียด บางข้อมูลไม่ทันสมัยและไม่เป็นมาตรฐานขาดการเก็บข้อมูลที่สำคัญด้านข้อมูลบุคลากรพบว่าไม่มีการศึกษาวิจัยเรื่องต้นทุน โลจิสติกส์ในแต่ละกลุ่มสินค้าแล้วแต่การสำรวจยังไม่เสร็จสิ้น
- 2) การเชื่อมโยงข้อมูลระหว่างหน่วยงานภาครัฐ ปัจจุบันผู้นำเข้าและส่งออกต้องติดต่อกับหลายหน่วยงานเพื่อกรอกเอกสารจำนวนมาก และมีการซ้ำซ้อนกันใช้เวลาในการดำเนินการนาน โดยเฉพาะการค้าชายแดนผ่านประเทศเพื่อนบ้าน มีความยุ่งยากในขั้นตอนของเอกสาร ซึ่งมีหลายหน่วยงาน โดยจะต้องมีแผนในการจัดตั้งที่ศูนย์บริการกลางเพื่อนำเข้าและส่งออกซึ่งจะเชื่อมโยงเครือข่ายแลกเปลี่ยนข้อมูลระหว่างกระทรวงต่าง ๆ และขยายไปสู่เครือข่ายการขนส่ง
- 3) การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน ปัญหาโครงสร้างพื้นฐานเร่งด่วนที่ต้องรีบดำเนินการ ได้แก่ คือการขาดความเชื่อมโยงของเครือข่าย (Missing Link) แก่ไขความแออัดในเส้นทางขนส่ง (Bottleneck) และการขาดความชัดเจนด้านกฎระเบียบ

<sup>1</sup> มติ ครม. 9 พฤศจิกายน 2547 หน้า34 เห็นชอบในหลักการจัดระบบ Logistics เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศไทย โดยพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานคมนาคมขนส่ง เชื่อมโยงการขนส่งเพื่อผลักดันนโยบายให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ของภูมิภาคอินโดจีน (วาระสำคัญของรัฐบาล 2547 :แหล่งที่มา [www.cabinet.thaigov.go.th/cc\\_main21.htm](http://www.cabinet.thaigov.go.th/cc_main21.htm))

4) การพัฒนาบุคลากรและองค์ความรู้ การพัฒนาโลจิสติกส์ของไทยมี ปัญหาการขาดแคลนบุคลากรในทุกกลุ่มไม่ว่าจะเป็นภาครัฐและเอกชน บุคลากรขาดความรู้เรื่อง โลจิสติกส์ ขาดข้อมูลในการวางแผนพัฒนาบุคลากร และผู้ฝึกอบรมด้านโลจิสติกส์มีไม่เพียงพอ สำหรับผู้ประกอบการทั่วไปนั้น สิ่งที่ผู้บริหารยังไม่เข้าใจคือมูลค่าเพิ่มที่ได้จากการบริหาร โลจิสติกส์ที่ดี พนักงานระดับปฏิบัติการไม่สามารถประยุกต์ใช้ความรู้ด้านโลจิสติกส์ และขาด ผู้ชำนาญการด้านการออกแบบระบบโลจิสติกส์ ส่วนผู้ให้บริการโลจิสติกส์นั้นยังขาดบุคลากรที่มี ความรู้ในการให้บริการที่ซับซ้อนที่มีตัวแปรมีขั้นตอนมากเหมือนการบริการในต่างประเทศ

ทั้งนี้ หากประเทศไทยต้องการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ เพื่อเป็นศูนย์กลางของ อนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง ทั้งภาครัฐและภาคธุรกิจ จะต้องดำเนินการวางแผนการพัฒนาโลจิสติกส์ ของประเทศอย่างเป็นระบบ โดยเฉพาะให้มีแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาเส้นทางขนส่งเชื่อม โยงกับ ประเทศเพื่อนบ้าน และพัฒนาความร่วมมือผ่านข้อตกลงความร่วมมือระหว่างประเทศ เพื่อให้เกิด การยอมรับจากประเทศเพื่อนบ้านในการให้ไทยเป็นศูนย์กลางขนส่งของภูมิภาค

### 3.6 การพัฒนาประเทศไทยเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ของอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง

#### ความหมายของอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง<sup>43</sup>

หมายถึง บริเวณลุ่มแม่น้ำ ซึ่งเป็นพื้นที่ชุ่มน้ำ โดยมีแม่น้ำโขง ซึ่งเป็นแม่น้ำ นานาชาติ (International River) ไหลผ่านแม่น้ำโขงเป็นแม่น้ำที่มีต้นกำเนิดมาจากภูเขาจี่ฟูซึ่งเป็น ส่วนหนึ่งของเทือกเขาหิมาลัยบนที่ราบสูงทิเบต เขตจังหวัดหยู่ชู่ มณฑลฉิงไห่ ประเทศจีน โดยมี แม่น้ำจากูและแม่น้ำอาคูไหลมารวมกัน คนจีนทั่วไปเรียก "แม่น้ำหลานชาง" (Langchang River) ซึ่งมีความหมายว่า แม่น้ำที่ไหลเชี่ยวกราก แต่คนชนชาติลื้อในแคว้นสิบสองพันนาหรือสิบสองป็น นาเรียกแม่น้ำสายนี้ว่าแม่น้ำ "ล้านช้าง" ประเทศซึ่งตั้งอยู่ในบริเวณลุ่มแม่น้ำโขง เรียกว่า "Basin State" ประกอบด้วย แม่น้ำนี้จะไหลผ่าน 6 ประเทศ คือ จีน พม่า ลาว ไทย เวียดนาม กัมพูชา ซึ่ง ทั้งหมดถือเป็นประเทศเพื่อนบ้านของไทย และไหลออกสู่ทะเลจีนใต้ที่เวียดนาม มีความยาว ทั้งสิ้น 4,909 กิโลเมตร มีความยาวเป็นอันดับ 12 ของ โลก จัดเป็นแม่น้ำนานาชาติ มีจำนวนพันธุ์ ปลาที่สำรวจพบ 1,255 ชนิด มีพื้นที่ชุ่มน้ำ (Drainage Area) 795,000 ตารางกิโลเมตร แม่น้ำโขง จะได้รับน้ำจากการละลายของหิมะจากประเทศจีนประมาณ 45 เปอร์เซ็นต์ ส่วนตอนล่างได้รับน้ำ จากเทือกเขาต่างๆ ที่ไหลลงสู่แม่น้ำสาขาของแม่น้ำโขง บริเวณประเทศไทยที่แม่น้ำสายนี้ไหล

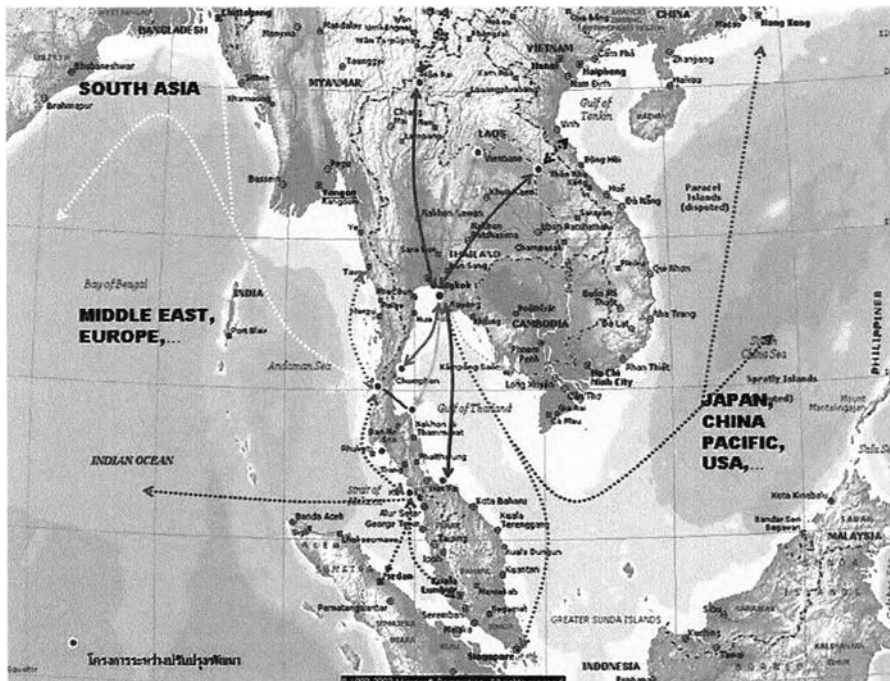
<sup>43</sup> ธนิต ไสรัตน์, Logistics Case Study แม่น้ำโขง เส้นทางสายใหม่โลจิสติกส์ยุคใหม่ของการค้าจีน-อาเซียนและการปฏิรูป ระบบโลจิสติกส์ของจีน พิมพ์ครั้งที่ 1 (กรุงเทพฯ : เรบบริการ, 2548), หน้า 3-4

ผ่านมีแม่น้ำสาขาที่ไหลลงสู่แม่น้ำสายนี้ดังนี้ ในภาคเหนือของไทยมีแม่น้ำกก แม่น้ำอิง ในภาคอีสานมีแม่น้ำชีและแม่น้ำมูล และแม่น้ำสงคราม ในลาวมี แม่น้ำขอน แม่น้ำงาว แม่น้ำจิม แม่น้ำเทิน แม่น้ำเซกอง โดยคิดเป็นปริมาณน้ำที่ไหลออกประเทศไทยลงสู่แม่น้ำโขงปีละประมาณ 54,500 ล้านลูกบาศก์เมตรต่อปี ในกัมพูชามีโดนเลสาป หรือทะเลสาบเขมร เป็นแหล่งอารยธรรมเมืองพระนครของชนชาติขอมในอดีต ซึ่งต้นน้ำส่วนหนึ่งต่อเนื่องมาจากเทือกเขาสอยดาวฝั่งตะวันออกของจังหวัดจันทบุรี และในเวียดนามมีแม่น้ำเซซาน แม่น้ำโขงเป็นแม่น้ำเขตแดนระหว่างประเทศจีนกับท่าล่อของประเทศพม่า เป็นเส้นเขตแดนระหว่างประเทศพม่ากับประเทศลาว ซึ่งเป็นดินแดนที่มีความสมบูรณ์ด้วยป่าไม้และพันธุ์สัตว์ แม่น้ำโขงยังเป็นแนวเส้นแดนระหว่างประเทศไทยกับประเทศลาว โดยแบ่งเป็น 2 ช่วงตอน คือ ช่วงตอนบนกั้นพรมแดนระหว่างพื้นที่จังหวัดเชียงรายของประเทศไทยกับพื้นที่แขวงบ่อแก้วของประเทศลาว แล้วไหลเข้าประเทศลาวที่เมืองห้วยทราย แขวงบ่อแก้ว กลับมาไหลออกจากประเทศลาวอีกที่เมืองसानะคาม กำแพงนครเวียงจันทน์ และเป็นเส้นกั้นพรมแดนระหว่างประเทศไทยกับประเทศลาวในช่วงตอนล่าง ซึ่งกั้นพรมแดนระหว่างพื้นที่ 6 จังหวัดของประเทศไทยได้แก่ จังหวัดเลย จังหวัดหนองคาย จังหวัดนครพนม จังหวัดมุกดาหาร จังหวัดอำนาจเจริญ และจังหวัดอุบลราชธานี กับพื้นที่ของประเทศลาวได้แก่ กำแพงนครเวียงจันทน์ แขวงบอลิคำไซ แขวงคำม่วน แขวงสะหวันนะเขต แขวงสาละวัน และแขวงจำปาสัก จากนั้นไหลเข้าไปในประเทศลาวอีกตอนหนึ่งที่เมืองปากเซ แขวงจำปาสัก แล้วไหลออกจากประเทศลาวที่เมืองโขง แขวงจำปาสัก เข้าสู่ประเทศกัมพูชา ที่จังหวัด สติงตรง (Stung treng) ไหลออกจากประเทศกัมพูชาที่จังหวัดพนมเปญ (Phanom Phen) เข้าสู่ประเทศเวียดนามและแยกออกเป็นหลายสาย บริเวณที่เรียกว่า ดินดอนสามเหลี่ยมปากแม่น้ำโขง ก่อนที่จะไหลลงสู่ทะเลจีนใต้ โดยมีปริมาณน้ำไหลสู่ทะเล ประมาณ 475,000 ล้านลูกบาศก์เมตรต่อปี แม่น้ำโขงไหลผ่านประเทศต่างๆในอนุภูมิภาค<sup>44</sup> มีดังนี้

1. อยู่ในประเทศจีน ประมาณ 2,130 กิโลเมตร
2. เขตแดนกั้นระหว่างจีน - พม่า ประมาณ 31 กิโลเมตร
3. เขตแดนกั้นระหว่างพม่า - ลาว ประมาณ 234 กิโลเมตร
4. เส้นกั้นเขตแดนระหว่างไทย - ลาว ประมาณ 955 กิโลเมตร
5. อยู่ในประเทศลาว ประมาณ 789 กิโลเมตร
6. อยู่ในประเทศกัมพูชา ประมาณ 490 กิโลเมตร
7. อยู่ในประเทศเวียดนาม ประมาณ 230 กิโลเมตร

<sup>44</sup> ธนิต ไชรัตน์, Logistics Case Study แม่น้ำโขง เส้นทางสายใหม่โลจิสติกส์ยุคใหม่ของการค้าจีน-อาเซียนและภาพปฏิรูประบบโลจิสติกส์ของจีน. หน้า 5

รูปภาพที่ 3- 1 เส้นทางเชื่อมโยงประเทศต่างๆในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง



ที่มา : สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

### 3.6.1 ความสำคัญของการเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ของอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง

หมายถึง การใช้ประโยชน์เชิงพื้นที่ในการเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ (Logistics Hub) เชื่อมโยงกิจกรรมทางเศรษฐกิจ ซึ่งเกี่ยวข้องกับระบบโลจิสติกส์ทั้งหมดไว้อย่างเป็นระบบ อันประกอบไปด้วยการขนส่ง การเคลื่อนย้ายสินค้า-บริการ , ข้อมูลข่าวสาร และการเคลื่อนย้ายทุน โดยมีความพร้อมเกี่ยวกับ โครงสร้างพื้นฐานระบบคมนาคมขนส่ง และระบบสาธารณสุขการภายใต้การสนับสนุนจากนโยบายภาครัฐและมีการจัดการกฎหมายและระเบียบ ข้อบังคับที่เอื้ออำนวยต่อการส่งเสริมธุรกรรมทางการค้า และมีการพัฒนาระบบขนส่งที่เชื่อมโยง ทั้งทางบก-ทางน้ำ-ทางอากาศ รวมถึงการให้มีระบบพื้นฐานในการบริการและการอำนวยความสะดวกในการเก็บและกระจายสินค้า สามารถจัดการการเคลื่อนย้ายสินค้าทั้งขาเข้าและขาออกของประเทศได้อย่างมีประสิทธิภาพ รวมถึงประสิทธิภาพและขีดความสามารถในการเชื่อมโยงเครือข่ายการกระจายสินค้าทั้งภายในประเทศและเชื่อมต่อไปยังต่างประเทศ ศูนย์กลางโลจิสติกส์เป็นผลสืบเนื่องจากการสร้างประสิทธิภาพทางด้านโลจิสติกส์ให้สูงขึ้น เพื่อให้เกิดกระบวนการสร้างงานหรือกระบวนการเพิ่มคุณค่า (Value Added Process) กับสินค้าที่ส่งผ่านในโซ่อุปทานนั้นๆ<sup>45</sup>

<sup>45</sup> สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (กระทรวงคมนาคม), “รายงานเบื้องต้น,” เมษายน 2548. (เอกสารไม่ตีพิมพ์และเผยแพร่), หน้า 6-2

โดยประเทศไทยมีพื้นที่ติดทะเลทั้งทางด้านอ่าวไทยและทะเล อันดามันยาว 2,420 กิโลเมตร มีเส้นทางถนนสามารถเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้านโดยรอบทั้งประเทศพม่า ลาว กัมพูชา มาเลเซีย เวียดนาม และจีน

นอกจากนี้ สภาพเศรษฐกิจของประเทศในภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง ส่วนใหญ่เป็น Export-oriented country มีปริมาณการค้าระหว่างประเทศสูงขึ้นเป็นลำดับ โดยแต่ละประเทศในภูมิภาคนี้มีความเจริญเติบโตทั้งทางด้านเศรษฐกิจและการค้าระหว่างประเทศอย่างรวดเร็ว (ยกเว้นประเทศพม่า และ สปป.ลาว) อีกทั้งแนวโน้มการทำข้อตกลงเขตการค้าเสรีของประเทศไทย ทำให้การค้าระหว่างประเทศของประเทศต่างๆ ในภูมิภาค ยังมีการเจริญเติบโตที่สูงขึ้น ดังนั้น ทิศทางการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยในปัจจุบัน จึงมุ่งไปที่การยกระดับระบบโลจิสติกส์สู่มาตรฐานสากล เพื่อสนับสนุนการเป็นศูนย์กลางธุรกิจและการค้าในภูมิภาค ทั้งนี้ ประเทศเพื่อนบ้านหลายประเทศโดยเฉพาะจีน , มาเลเซีย , สิงคโปร์ได้กำหนดเป้าหมายการพัฒนายกระดับมาตรฐานระบบโลจิสติกส์นำหน้าประเทศไทยไปมากแล้ว โดยมาเลเซียต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP จะประมาณ 15% ขณะที่สิงคโปร์ประมาณ 7-10% สำหรับประเทศไทย 19-25% โดยแต่ละประเทศดังกล่าวก็มุ่งไปที่การพัฒนาประเทศไปสู่การเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ (Logistics Hub) ทั้งนี้ จากการเปิดเสรีทางการค้า และเขตการค้าเสรีอาเซียนก่อให้เกิดภาวะการแข่งขันด้านการผลิตและการตลาดมีความรุนแรง โดยเฉพาะประเทศต่างๆ ในอนุภูมิภาคอินโดจีน และลุ่มแม่น้ำโขง จะมีลักษณะปัจจัยคล้ายคลึงกัน จึงทำให้มีการแข่งขันในตลาดเดียวกัน การพัฒนาระบบโลจิสติกส์กลายมาเป็นปัจจัยที่มีบทบาทสำคัญต่อการสร้างความได้เปรียบในการแข่งขัน (Competitive Advantage)<sup>46</sup> การเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์จะก่อให้เกิดผลดีต่อประเทศไทยทั้งทางตรงและทางอ้อม (Tangible and intangible economic benefits)

<sup>46</sup> สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ. การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของไทย. หน้า 42

### 3.6.2 ประโยชน์ของการเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ของอนุภูมิภาค

1. มีผลต่อการเจริญเติบโตของเศรษฐกิจของประเทศ (Economic Growth)<sup>47</sup> ในด้านเพิ่มศักยภาพขีดความสามารถในการแข่งขัน (Core Competitiveness) และการเจริญเติบโตของเศรษฐกิจหรือ GDP มีผลต่อการลดจำนวนผู้ยากจน การเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ยังมีผลต่อการเชื่อมโยงระบบคมนาคมขนส่งของประเทศ โดยเฉพาะการขนส่งทางบกและแม่น้ำโขง รวมถึงการเชื่อมโยงเมืองท่าสำคัญในภูมิภาค และสามารถใช่ประโยชน์จากท่าเรือแหลมฉบังและท่าเรือต่างๆ รวมถึง การขนส่งทางถนนและทางรถไฟในการเชื่อมโยงกับประเทศลาว ,พม่า , กัมพูชา และกับประเทศจีนตอนใต้

2. ก่อให้เกิดการเป็นศูนย์กลางการค้าและการเงินระหว่างประเทศ (Economic HUB) เนื่องจากประเทศไทยอยู่ในภูมิศาสตร์ที่เหมาะสมที่การเคลื่อนย้ายของสินค้าและบริการจากประเทศต่างๆ จะต้องใช้เส้นทางในประเทศไทยเพื่อส่งผ่านไปประเทศเพื่อนบ้าน ซึ่งจะทำให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการค้าและการเงินของเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ และกระบวนการไหลผ่านดังกล่าวจะส่งผ่านเทคโนโลยี ความรู้ และทักษะในการจัดการต่างๆ มาสู่ประเทศด้วย ดังนั้น บุคลากรของประเทศจึงมีศักยภาพมากขึ้น เป็นการเพิ่มผลิตภาพมากขึ้น (Productivity) และสุดท้ายก็จะนำไปสู่การมีความเป็นอยู่ที่ดีขึ้น (well-being)

3. การได้รับประโยชน์จากการเป็นเมืองศูนย์กลางขนส่งระหว่างประเทศ<sup>48</sup> (International Port) และเป็นจุดปลายทาง (Destination Port) เนื่องจากตำแหน่งทางภูมิศาสตร์ของไทยที่เป็นประเทศชายฝั่งมหาสมุทรของสองมหาสมุทรสำคัญของโลก คือ มหาสมุทรอินเดียและมหาสมุทรแปซิฟิก ทำให้ไทยจะเป็นประเทศซึ่งเชื่อมต่อโหมดการขนส่งทางทะเลกับการขนส่งทางบกเข้าสู่แผ่นดินใหญ่ของทวีป ลักษณะบทบาทดังกล่าวจะมีผลทำให้ไทยเป็นศูนย์กลางทางเศรษฐกิจและขนส่งของภูมิภาค ทั้งการขนส่งทางบกและขนส่งทางอากาศ สำหรับบทบาทการคมนาคมขนส่งทางอากาศนั้น ปัจจุบันการก่อสร้างสนามบินสุวรรณภูมิใกล้แล้วเสร็จในระยะแรก จะทำให้มีความสามารถในการรองรับผู้โดยสารเพิ่มขึ้น มีศักยภาพสูงสุด

<sup>47</sup> สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย. *Connecting East Asia : A New Framework for Infrastructure*. (Available from [www.tnsc.com](http://www.tnsc.com) 2548) , หน้า 8

<sup>48</sup> Well-Being ความเป็นอยู่ที่ดีขึ้นของประชาชน จะต้องเกิดจากนโยบายมหภาคในการจัดการปัจจัยในการผลิต ทั้งภาคเกษตร , อุตสาหกรรม และบริหารให้มีสมรรถภาพในการแข่งขัน โดยจะต้องมีการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของไทย รวมถึง โครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่ง , เทคโนโลยีสารสนเทศและพัฒนาคน ฯลฯ

<sup>48</sup> สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ. *การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของไทย*. หน้า 9

45 ล้านคนต่อปี อย่างไรก็ตาม จุดมุ่งหมายหลักของสนามบินสุวรรณภูมิ ยังมุ่งไปที่การขนส่งคนมากกว่าขนส่งสินค้า และสามารถขนส่งได้เฉพาะสินค้าที่มีน้ำหนักเบาและมีมูลค่าสูง และสายการบินไทยยังไม่มีเครื่องบินที่เป็น Air Cargoes ซึ่งอาจจะไม่เป็นปัจจัยที่จะส่งเสริมให้ไทยได้ประโยชน์มากนักจากการเป็นศูนย์กลางการบินของภูมิภาค

4. ศักยภาพการเชื่อมโยงเศรษฐกิจ (Economic Corridor) กับประเทศเพื่อนบ้าน เป็นการร่วมมือในลักษณะบูรณาการตามแนวเส้นทางขนส่งเชื่อมโยงตลาดของไทยและจีน ภายใต้ข้อตกลง FTA จีน-อาเซียนในการเชื่อมโยงเศรษฐกิจ ตามแนวเส้นทางเชื่อมโยงมหาสมุทรแปซิฟิกและทะเลอันดามันผ่าน พม่า ไทย ลาว เวียดนาม ประเทศมาเลเซีย และสิงคโปร์ ซึ่งล้วนตั้งอยู่แผ่นดินใหญ่อาเซียน โดยมีประเทศไทยเป็นศูนย์กลางจะเป็นการสร้างโอกาสทางธุรกิจและกระตุ้นการพัฒนาเศรษฐกิจของไทยร่วมกับเศรษฐกิจของประเทศเพื่อนบ้าน โดยเฉพาะกับประเทศจีน ซึ่งมีเศรษฐกิจที่ขนาดใหญ่ และสำคัญของโลก หัวใจสำคัญคือ การอำนวยความสะดวกในการเคลื่อนย้ายสินค้า บริการ รวมถึงเชื่อมโยงการผลิตและการค้าร่วมกัน

5. เป็นการกระจายรายได้และความเจริญให้กับท้องถิ่น เพิ่มการค้า-บริการตามเส้นทาง และก่อให้เกิดการผลิต ขกระดับมาตรฐานการครองชีพมีการนำผลิตผลในชนบทออกสู่ตลาด ก่อให้เกิดการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจ เป็นการเพิ่มความเข้มแข็งให้ชุมชน เป็นการกระจายรายได้จากเมืองสู่จังหวัด ตำบลและชายแดน ส่งผลต่อเนื่องต่อความเป็นอยู่ที่ดีของประชากรเพื่อนบ้าน ทำให้ลดปัญหาการเป็นแหล่งผลิตและแพร่ยาเสพติดและป้องกันแรงงานต่างด้าวเข้าสู่ส่วนกลางประเทศ รวมถึงสร้างความมั่นคงชายแดน

6. ประเทศเพื่อนบ้านต่างได้ประโยชน์ร่วมกับไทย เป็นการเพิ่มศักยภาพของประเทศต่างๆ ในภูมิภาค จะใช้ประโยชน์จากเส้นทางขนส่งและระบบโลจิสติกส์ของไทยในการดึงดูดนักลงทุนต่างชาติให้เข้ามาลงทุนในอนุภูมิภาคนำไปสู่การเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศต่างๆ ซึ่งต่างจะได้ประโยชน์จากการคมนาคมขนส่งที่สะดวกและต้นทุนต่ำ ทำให้เกิดการเคลื่อนย้ายทุนจากต่างประเทศมาในอาณาบริเวณของประเทศในกลุ่มแม่น้ำโขง ทำให้เกิดการได้เปรียบในลักษณะ Cluster Advantage กับกลุ่มประเทศอื่น



### 3.6.3 กลุ่มผลประโยชน์ซึ่งมีบทบาทและจะได้รับประโยชน์จากการพัฒนาประเทศไทยเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ของภูมิภาค

นโยบายการเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ โดยภาครัฐได้ผลักดันแผนพัฒนาและงบประมาณจำนวนมากในการสร้างเส้นทางเชื่อมโยงระบบการขนส่งกับประเทศเพื่อนบ้าน โดยวัตถุประสงค์สำคัญของการเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ ก็คือ การสร้างขีดความสามารถในการแข่งขันของภาคเอกชน ซึ่งจะเป็นผู้ได้รับประโยชน์จากการเป็นศูนย์กลางเศรษฐกิจ ทั้งในด้านปัจจัยการผลิตและแหล่งระบายสินค้า โดยข้อเท็จจริงแล้ว ส่วนหนึ่งเกิดจากการผลักดันของกลุ่มผลประโยชน์ ทั้งในระดับชาติและระดับท้องถิ่น ซึ่งมีกลไกในการเข้าถึงกลไกภาคการเมืองและภาครัฐ ซึ่งจะได้รับประโยชน์ทั้งทางตรงหรือทางอ้อมจากนโยบายพัฒนาระบบโลจิสติกส์ในการเชื่อมโยงเส้นทางขนส่งกับประเทศเพื่อนบ้าน เพื่อให้ไทยเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์

การผลักดันของกลุ่มผลประโยชน์เหล่านี้อาจผ่านองค์กรเอกชนต่างๆ เช่น สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย , สภาหอการค้าแห่งประเทศไทย รวมถึงองค์การบริหารส่วนท้องถิ่นหรือเป็นกลุ่มผลประโยชน์ ซึ่งมักจะมียุทธศาสตร์ในการชี้แนะและเสนอแนะภาครัฐ รวมทั้งการผลักดันชี้แนะผ่านทางผู้ว่าราชการจังหวัดและทางการประชุมคณะรัฐมนตรีสัญจรต่างจังหวัด ซึ่งพบว่าส่วนใหญ่ประเด็นที่ภาคเอกชนนำเสนอจะเป็นเกี่ยวกับให้มีการก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานคมนาคมขนส่งและเส้นทางเชื่อมกับประเทศเพื่อนบ้านในการตัดเส้นทางขนส่งเข้าไปเชื่อมโยงโดยผ่านแนวเขตอิทธิพล ซึ่งกลุ่มของตนเองจะได้รับประโยชน์ จะเห็นได้จาก "โครงการยุทธศาสตร์การค้าชายแดนกับประเทศในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง" ซึ่งทางสถาบันยุทธศาสตร์การค้า หอการค้าไทย<sup>49</sup> ได้จัดทำเป็นเอกสารการวิจัยเสนอต่อภาครัฐ เพื่อให้มีนโยบายในการตัดเส้นทางขนส่งไปยังประเทศพม่า , ลาว รวมไปถึงเวียดนาม และจีนตอนใต้ เพื่อให้สามารถใช้เป็นฐานการผลิต นอกจากนี้ โครงการ Contract Farming ซึ่งเป็นโครงการด้านการสนับสนุนการเพาะปลูกสินค้าเกษตรในประเทศเพื่อนบ้าน โดยสามารถนำเข้าประเทศไทย โดยไม่ต้องเสียภาษี ก็มักจะตกอยู่ในมือของนักธุรกิจท้องถิ่น ซึ่งจะมียุทธศาสตร์สำคัญในการผลักดันและชี้แนะกำหนดเขตการผลิตและพยายามผลักดันให้ออกเป็นกฎหมายเขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดน โดยการชี้แนะจากกลุ่มผลประโยชน์เหล่านี้มีส่วนสำคัญต่อการผลักดันนโยบายสาธารณะในการเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ของภูมิภาค อย่างไรก็ตาม หากไม่มีกลุ่มผลประโยชน์ที่จะใช้ประโยชน์จากการเชื่อมโยง

<sup>49</sup> สถาบันยุทธศาสตร์การค้า(หอการค้าไทย). "โครงการยุทธศาสตร์การค้าชายแดนและการค้าผ่านแดน : ประเทศไทยกับประเทศในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง." บทสรุปแผนยุทธศาสตร์ กันยายน 2547. (เอกสารไม่ตีพิมพ์และเผยแพร่)

การขนส่งกับประเทศเพื่อนบ้านประโยชน์ที่ไทยจะได้รับก็คงไม่คุ้มค่าต่อการที่ไทยจะเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ของอนุภูมิภาค

### ลักษณะของกลุ่มผลประโยชน์ที่เกี่ยวข้องกับการผลักดันไทยเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ของภูมิภาค

1. กลุ่มผู้ประกอบการขนส่งและผู้ให้บริการด้านโลจิสติกส์ เนื่องจากการเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์จะทำให้ประเทศไทยเป็นศูนย์รวมสินค้าของภูมิภาค (Collecting Port)<sup>50</sup> ทำให้มีปริมาณสินค้าจำนวนมากเพิ่มการขนส่งระหว่างประเทศก่อให้เกิดการประหยัดจากขนาดจากการขนส่งสินค้า (Economies of Scale) และการประหยัดจากความรวดเร็ว (Economies of Speed) คือ ความสามารถในการจัดการการเคลื่อนย้ายและการกระจายสินค้าในปริมาณที่มากขึ้น ด้วยระยะเวลาตอบสนอง (Response Time) ที่ดีขึ้น เพราะจะมีความถี่ของพาหนะการขนส่ง เช่น ปริมาณเที่ยวของเรือและเครื่องบินที่มากขึ้น ทำให้ต้นทุนโลจิสติกส์ต่อหน่วยมีความประหยัด ซึ่งเป็นปัจจัยที่สำคัญในการช่วยสนับสนุนกลุ่มธุรกิจขนส่งและผู้ให้บริการโลจิสติกส์ ในการขยายเครือข่ายเข้าไปในประเทศเพื่อนบ้าน

2. กลุ่มอุตสาหกรรมที่ต้องใช้แรงงานเข้มข้น เนื่องจากประเทศไทยยังต้องอาศัยรายได้จากอุตสาหกรรมขั้นพื้นฐาน ซึ่งต้องใช้แรงงานราคาถูกและจำนวนมาก ขณะที่แรงงานในประเทศไทยมีการขาดแคลนและมีต้นทุนที่สูงกว่าประเทศเพื่อนบ้าน โดยเฉพาะจีนภาคอุตสาหกรรม จึงมีความจำเป็นต่อการใช้แรงงานต่างด้าว ซึ่งยังมีข้อจำกัดของรัฐอยู่มาก ดังนั้นการที่มีเส้นทางเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน จะทำให้สามารถเคลื่อนย้ายโรงงานไปอยู่ตามตะเข็บชายแดน และสามารถจ้างแรงงานราคาถูกจากประเทศเพื่อนบ้าน เป็นการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันให้กับอุตสาหกรรมที่ต้องใช้แรงงานเข้มข้น (Labour Intensive) เช่น อุตสาหกรรมสิ่งทอ , อุตสาหกรรมเครื่องนุ่งห่ม , อุตสาหกรรมเซรามิก ฯลฯ โดยกลุ่มอุตสาหกรรมเหล่านี้ ทั้งจากส่วนกลางและท้องถิ่น จะมีการผลักดันผ่านภาคการเมือง เพื่อที่จะยังคงให้อุตสาหกรรมในกลุ่มนี้ยังคงมีขีดความสามารถในการแข่งขัน

3. กลุ่มอุตสาหกรรมการผลิต ซึ่งต้องพึ่งพาวัตถุดิบ ซึ่งไทยขาดแคลนเส้นทางขนส่งเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน ทำให้สามารถเข้าถึงแหล่งวัตถุดิบและทรัพยากรธรรมชาติ ที่ยังอุดมสมบูรณ์ในประเทศเพื่อนบ้าน โดยอาศัยการเป็นศูนย์กลางขนส่ง ทำให้สามารถเคลื่อนย้ายวัตถุดิบที่มีความจำเป็นต่อการผลิตไม่ว่าจะเป็นสินค้าทางการเกษตรราคาถูก

<sup>50</sup> สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ. การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของไทย. หน้า 42

ภายใต้ข้อตกลง FTA ไทย-จีน ซึ่งไทยสามารถนำเข้าจากจีนตอนใต้ผ่านเส้นทางขนส่งทางแม่น้ำโขง หรือการที่ภาครัฐเข้าไปทำโครงการ Contract Farming กับประเทศลาว และพม่า ทำให้สามารถใช้เส้นทางเชื่อมโยงผ่านชายแดนขนส่งวัตถุดิบเข้ามาในไทยและกระจายสินค้ากลับเข้าไปจำหน่ายในประเทศเพื่อนบ้าน ซึ่งกลุ่มผลประโยชน์อุตสาหกรรมการผลิตและส่งออกจะได้รับประโยชน์

4. กลุ่มนายทุนท้องถิ่น เกี่ยวกับการใช้ท่าเรือ ,สนามบิน อุตสาหกรรมบริการ โลจิสติกส์ , ศูนย์กระจายสินค้า ทำให้เพิ่มรายได้ให้กับประชาชนซึ่งอยู่ในส่วนต่างๆของประเทศ ซึ่งเส้นทางขนส่งผ่าน ได้แก่ เส้นทางหลวงสายอาเซียนหมายเลข 9 (East-West Corridor) จากเวียงคานาม-ลาว-มุกดาหาร-แม่สอด และเมืงหวดี ของพม่า จะเป็นเส้นทางขนส่งที่สำคัญในอนาคตที่จังหวัดต่างๆที่เส้นทางนี้ผ่านจะเป็นสถานีเปลี่ยนถ่ายสินค้า (Regional HUB Terminal) เป็นการกระจายรายได้และทำให้มีฐานะทางเศรษฐกิจที่ดี ก่อให้เกิดอุตสาหกรรมและธุรกิจบริการต่อเนื่อง ทำให้เกิดการสร้างศูนย์กระจายสินค้า ศูนย์ขนส่ง (Truck Terminal) ตลอดเส้นทางที่มีการเชื่อมโยงการขนส่ง โดยเฉพาะในบริเวณตะเข็บชายแดน เป็นการเพิ่มโอกาสให้กับนักธุรกิจท้องถิ่นในการที่จะใช้ประโยชน์จากการเป็นศูนย์กลางของการขนส่ง

5. กลุ่มธุรกิจบริการและการท่องเที่ยว<sup>51</sup> โดยอาศัยการพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งของไทยในการเป็นศูนย์กลางเชื่อมโยงกับประเทศต่างๆ ล้วนเป็นปัจจัยส่งเสริมให้ไทยเป็นจุดหมายปลายทางที่สำคัญ ของนักท่องเที่ยวจากทั่วโลก: อุตสาหกรรมท่องเที่ยวของไทย มีการขยายตัวอย่างต่อเนื่อง โดยมีอัตราการเติบโตเฉลี่ยถึงร้อยละ 6.5 ในช่วงปี 2538 – 2544 โดยไทยอาจใช้แหล่งท่องเที่ยวของประเทศเพื่อนบ้านมาใช้ประโยชน์ โดยที่ประเทศไทยเป็นฐานการท่องเที่ยว

ตัวอย่างของกลุ่มผลประโยชน์บางกลุ่ม ซึ่งมีเป็นการรวมตัวกันเป็นกลุ่ม (สมาพันธ์โลจิสติกส์) เพื่อการผลักดันของขบประมาณและเสนอแนวทางการพัฒนารูปแบบโลจิสติกส์ตามแนวทางที่กลุ่มจะได้รับประโยชน์

1. สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย (TNSC)
2. สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย
3. หอการค้าไทยและสภาหอการค้าแห่งประเทศไทย
4. สมาคมธนาคารไทย

<sup>51</sup> สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ. การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของไทย. หน้า 10

5. สมาคมขนส่งสินค้า
6. สมาคมอุตสาหกรรมซอฟต์แวร์ไทย
7. สมาคมผู้ประกอบการท่าเทียบเรือสินค้าและคอนเทนเนอร์
8. สมาคมบริหารงานจัดซื้อและซัพพลายเชนแห่งประเทศไทย
9. สมาคมเจ้าของเรือไทย
10. สมาคมผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ (TIFFA)
11. สมาคมเจ้าของและตัวแทนเรือกรุงเทพฯ (BSAA)
12. สมาคมตัวแทนขนส่งสินค้าทางอากาศไทย (TAFA)
13. สถาบันโลจิสติกส์และการขนส่ง (ประเทศไทย)
14. สมาคมไทยโลจิสติกส์และการผลิต
15. สมาคมตัวแทนออกของรับอนุญาตไทย
16. สมาคมการค้าธุรกิจการบินขนส่งสินค้า

## สรุป

สถานการณ์การพัฒนาโลจิสติกส์กับการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจ มีความสัมพันธ์ไปในทิศทางเดียวกัน ซึ่งจะเห็นได้จากประเทศที่พัฒนาแล้ว และมีสถานะทางเศรษฐกิจที่แข็งแกร่งล้วนแต่เป็นประเทศซึ่งมีการพัฒนาโลจิสติกส์ในระดับสูง โดยต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP จะอยู่ที่ประมาณร้อยละ 7-10 คือ อยู่ในระดับ Global Logistics หรืออย่างน้อยก็เป็น External Integrated Logistics ขณะที่ประเทศไทยต้นทุนโลจิสติกส์จะอยู่ที่ประมาณร้อยละ 19-25 ต่อ GDP ดังนั้นประเทศไทยจึงได้กำหนดแนวทางในการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ โดยมีเป้าหมายในการเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ของอนุภูมิภาคของประเทศในกลุ่มแม่น้ำโขง ซึ่งล้วนเป็นประเทศเพื่อนบ้าน มีแม่น้ำโขงไหลผ่าน โดยทิศทางการพัฒนาโลจิสติกส์ของไทย จึงมุ่งที่จะพัฒนาโครงสร้างระบบคมนาคมขนส่ง ควบคู่ไปกับการพัฒนาบุคลากร และองค์ความรู้เกี่ยวกับ โลจิสติกส์ ซึ่งยังคงเป็นปัญหาของไทยที่ต้องเร่งพัฒนา จากการศึกษาเปรียบเทียบการพัฒนาระบบโลจิสติกส์กับประเทศที่สำคัญ ได้แก่ สหรัฐอเมริกา , สหภาพยุโรป , ออสเตรเลีย , ฮองกง และสิงคโปร์ รวมถึง มาเลเซีย พบว่าประเทศไทยไม่มีหน่วยงานรัฐหรือองค์กรใดที่จะเป็นศูนย์กลางในการประสานงาน โดยประเทศที่เจริญแล้ว จะมีหน่วยงานของรัฐร่วมกับภาคเอกชน ช่วยในการวางแผนพัฒนาในรูปแบบบูรณาการ เช่น หน่วยงาน Economic Development Board of Singapore ซึ่งมีหน้าที่ส่งเสริมและรับผิดชอบและแก้ปัญหาที่เกี่ยวข้องกับโลจิสติกส์ ทั้งในระดับมหภาคและระดับเอกชน ซึ่งส่งผลต่อการพัฒนาสิงคโปร์ไปสู่ประเทศอุตสาหกรรมใหม่ โดยสิงคโปร์ได้รับการยอมรับว่าเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ด้านการขนส่งทางทะเล ทั้งระดับภูมิภาคและของโลก ซึ่งเป็นผลจากการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ทั้งสิ้น

ผลการศึกษาจากบทนี้ เห็นว่าหากประเทศไทยมีนโยบายต้องการเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ของอนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขง จะต้องเร่งพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานคมนาคมขนส่ง ทั้งเส้นทางขนส่งทางถนนเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน สำหรับการขนส่งทางรถไฟต้องเร่งพัฒนาระบบรางคู่ (dual Track) ซึ่งเป็นจุดอ่อนของไทยที่ต้องเร่งแก้ไข เพราะถึงแม้ว่าจะมีเส้นทางถนน ทั้งประเทศรวมกัน ประมาณ 170,000 กิโลเมตร และทางรถไฟ 4,150 กิโลเมตร แต่มีทางคู่เพียง 249 กิโลเมตร ซึ่งการขนส่งทางรถไฟ จะมีอัตราต้นทุนขนส่งที่ต่ำกว่าการขนส่งทางถนนอย่างมาก นอกจากนี้ การขนส่งทางทะเลประเทศไทยยังต้องเร่งพัฒนาการเชื่อมโยง ท่าเรือสงขลา กับท่าเรือปากบาราที่จังหวัดสตูล โดยให้มี Landbridge เชื่อมการขนส่งสองชายฝั่งมหาสมุทรแปซิฟิกและมหาสมุทรอินเดีย ก็จะเพิ่มศักยภาพการแข่งขันทางทะเลกับประเทศมาเลเซีย ซึ่งมีท่าเรือกรัง และท่าเรือตันจุงเพเลพาส โดยมาเลเซียเป็นคู่แข่งทั้งในด้านการค้าระหว่างประเทศ และด้านการแข่งขันเป็นศูนย์กลางขนส่งของภูมิภาค ทั้งนี้ การศึกษาจาก

บทนี้ จะทำให้เข้าใจถึงความสำคัญและประโยชน์ที่ประเทศไทยจะได้จากการเป็นศูนย์กลาง โลจิสติกส์ รวมถึง สถานะภาพการพัฒนาโลจิสติกส์ของไทย ในปัจจุบันและอนาคต โดยเฉพาะ จากการศึกษาเปรียบเทียบการพัฒนาโลจิสติกส์กับประเทศต่างๆ ซึ่งได้กล่าวข้างต้น จะทำให้เห็นถึง สถานะแนวทางและทิศทางการพัฒนาระบบขนส่งของไทยในการเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน จะต้องพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งและด้านบุคคลและองค์ความรู้ เกี่ยวกับโลจิสติกส์ไปพร้อมๆกัน ซึ่งทั้งหมดล้วนเป็นปัจจัยที่ส่งเสริมและเอื้อประโยชน์ต่อการที่ ไทยจะเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์

### ปัญหาอุปสรรคของการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของไทย

ประการแรก ประเทศไทยยังไม่มียุทธศาสตร์ในการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของ ประเทศไทยแผนแม่บทการพัฒนา ระบบ โลจิสติกส์แห่งชาติ ซึ่งควรจะกำหนดกรอบแนวทาง พัฒนาและระบบ โลจิสติกส์แห่งชาติ ซึ่งควรจะกำหนดกรอบแนวทางพัฒนาและระยะเวลาของ แผนที่ชัดเจน

ประการที่สอง การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ขาดความเป็นบูรณาการ เนื่องจากไม่มี หน่วยงานใดเป็นเจ้าภาพ งานเกี่ยวกับระบบ โลจิสติกส์กระจายอยู่ในหน่วยของรัฐหลายหน่วยงาน เช่น กระทรวงพาณิชย์ , กระทรวงคมนาคม , กระทรวงอุตสาหกรรม , กระทรวง ICT , สำนัก นายกรัฐมนตรี , โดยสภาพพัฒนาฯ ซึ่งดูเหมือนจะเป็นหน่วยงานด้านโลจิสติกส์แต่ก็เป็นเพียง หน่วยงานทำหน้าที่เป็นเพียงผู้ประสานงาน ทำให้ขาดทิศทางการพัฒนาทั้งงบประมาณและ ผลลัพธ์

ประการที่สาม ประเทศไทยยังอยู่ในลำดับขั้นการพัฒนาโลจิสติกส์ที่ต่ำ คือขั้น Physical Distribution ทำให้ไทยมีต้นทุนโลจิสติกส์ที่สูงประมาณร้อยละ 19-20 ต่อ GDP ซึ่ง ประเทศที่พัฒนาแล้วจะอยู่ที่ประมาณร้อยละ 7-10

แนวทางการแก้ปัญหารัฐบาลจะต้องกำหนดนโยบายและแผนแม่บทโลจิสติกส์ ชาติ มีกรอบระยะเวลาทุกๆ 2-3 ปี โดยให้มีการกำหนดแนวทางการพัฒนา เป้าหมาย และผลลัพธ์ที่ ชัดเจน โดยมีข้อเสนอแนะให้มีการจัดตั้งสำนักงานพัฒนาโลจิสติกส์และโครงสร้างพื้นฐาน คมนาคมขนส่งแห่งชาติ เป็นหน่วยงานเจ้าภาพ มีหน้าที่ออกแผนแม่บทพัฒนาระบบ โลจิสติกส์ โดยมีหน้าที่ตั้งงบประมาณอนุมัติ และติดตาม โครงการแผนงานและการดำเนินงานของหน่วยงาน รัฐและเอกชน เพื่อให้การพัฒนาระบบ โลจิสติกส์ของไทยมีแนวทางและทิศทางในการมุ่งสู่การ เป็นศูนย์กลางในการเชื่อมโยงขนส่งกับประเทศเพื่อนบ้านในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง