

รายงานวิชาการส่วนบุคคล

การเชื่อมโยงภาคอุตสาหกรรม-ภาคบริการโลจิสติกส์... กฎแห่งความสำเร็จของการเข้าสู่ AEC (3)

โดย ดร.ธนิต โสรัตน์

รองประธานสภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย

สายงานเศรษฐกิจโลจิสติกส์

29 สิงหาคม 2555

การเปิดเสรีภาคโลจิสติกส์ จุดอ่อนของการเข้าสู่ AEC ของไทย

การเปิดเสรีภายใต้ AEC ในสาขาโลจิสติกส์ ซึ่งจะต้องเปิดเสรีเต็มรูปแบบในปี 2558 ถึงแม้โครงสร้างพื้นฐานโลจิสติกส์ของไทย ได้มีการพัฒนาเชื่อมโยงทั้งภายในและประเทศเพื่อนบ้าน ในระดับที่แข่งขันได้ แต่หากจะดูในแง่ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ของไทย ซึ่งส่วนใหญ่เป็น SMEs ขาดการรวมตัวและขาดการสนับสนุนจากภาครัฐที่เป็นรูปธรรม ซึ่งถือเป็นจุดอ่อนสำคัญต่อการเข้าสู่ AEC ของไทย ภายใต้การเปิดเสรีด้านการบริการด้านโลจิสติกส์ ซึ่งประเทศสมาชิกจะต้องมีการเปิดเสรีให้เสร็จสิ้นก่อนปี 2558 สำหรับด้านภาคบริการ การเปิดโอกาสให้นักลงทุนอาเซียนลงทุนได้ไม่เกินร้อยละ 70 จะเริ่มในปี 2556 ภายใต้ความไม่พร้อมของผู้ประกอบการโลจิสติกส์ไทย หลายกิจการคงไม่สามารถที่จะแข่งขัน และกิจการคนไทยขนาดกลางอาจต้องถูกควบรวมกับผู้ประกอบการรายใหญ่ โดยเฉพาะจากประเทศมาเลเซียและสิงคโปร์

ปัจจัยหลักที่ทำให้ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ของไทยขาดขีดความสามารถในการแข่งขัน

1. ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทย (LSP) ของคนไทยส่วนใหญ่เป็น SMEs ขาดขีดความสามารถในการแข่งขันด้านการเชื่อมโยงในระดับภูมิภาค ภายใต้การมีตลาดและการผลิตฐานเดียว จะทำให้มีการเคลื่อนย้ายสินค้าและการลงทุนในประเทศสมาชิก ซึ่งหมายความว่าผู้ให้บริการโลจิสติกส์ของไทยต้องมีขีดความสามารถเพียงพอที่จะสนองตอบต่อการให้บริการดังกล่าวได้ ซึ่งเกี่ยวข้องกับเรื่องของ Supply และ Distribution ซึ่งจนถึงขณะนี้ ผู้ประกอบการไทยยังขาดการพัฒนา

2. ผู้ประกอบการส่วนใหญ่ไม่มีเครือข่าย การให้บริการโลจิสติกส์ ระหว่างประเทศสมาชิก ทั้งที่มีพื้นที่ติดต่อกัน และบางประเทศสมาชิกที่เป็นเกาะ จำเป็นที่จะต้องมีการพัฒนาเครือข่ายเชื่อมต่อในเรื่องของขนส่ง ทั้งในรูปแบบที่เป็นขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ที่เรียกว่า Multimodal Transport จำเป็นที่จะต้องสร้างเครือข่ายในรูปสาขา และตัวแทนในแต่ละประเทศสมาชิก เพื่อสามารถรับช่วงการให้บริการในการขนส่งและ

กระจายสินค้าในรูปแบบที่เรียกว่า “Door to Door” ซึ่งตรงนี้ถือเป็นจุดอ่อนของผู้ประกอบการไทย โดยเฉพาะผู้ประกอบการในต่างจังหวัด

3. ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทยขาดการเชื่อมโยงกับคลัสเตอร์ภาคอุตสาหกรรม ที่ผ่านมา การพัฒนาผู้ให้บริการโลจิสติกส์ของไทย มีลักษณะเป็นคู่ขนานกับภาคอุตสาหกรรมขาดการเชื่อมโยงในลักษณะที่เป็นคลัสเตอร์ การร่วมมือเป็นลักษณะเอาท์ซอร์ส หรือ ซับคอนแทรค อย่างดีก็เป็นเพียงส่วนประกอบของโซ่อุปทานของภาคอุตสาหกรรม การร่วมมือเป็นลักษณะแยกส่วน ขาดการบูรณาการในการทำยุทธศาสตร์เข้าสู่ AEC

4. ผู้ประกอบการไทยส่วนใหญ่ไม่ดำเนินธุรกิจให้บริการครบวงจร (Integrated Logistics Service) ผู้ประกอบการของไทย ส่วนใหญ่ดำเนินธุรกิจลักษณะที่แยกส่วน กล่าวคือ ประกอบธุรกิจเฉพาะในด้านใดด้านหนึ่งของโลจิสติกส์ เช่น ให้บริการขนส่งสินค้า คลังสินค้า ตัวแทนออกของ หรือตัวแทนขนส่ง คือ ยังไม่มีการให้บริการที่เป็นแบบครบวงจร ในงานให้บริการโลจิสติกส์ ทำให้ขาดศักยภาพและประสิทธิภาพต่อการให้บริการแบบเบ็ดเสร็จ และส่วนใหญ่ผู้ประกอบการของไทยเป็นลักษณะที่เป็น Non Asset Logistics Service คือเป็นผู้ให้บริการที่ไม่มีเครื่องมือเครื่องมือนำ หรือโครงสร้างพื้นฐาน เป็นการให้บริการที่ไม่มีการลงทุนในทรัพย์สินที่เป็นสังหาริมทรัพย์และอสังหาริมทรัพย์ ซึ่งส่งผลต่อการขาดศักยภาพ และความน่าเชื่อถือในระดับภูมิภาค

5. ผู้ประกอบการส่วนใหญ่ขาดศักยภาพในการให้บริการในระดับสากลและขาดความเป็นมืออาชีพ ขาดทั้งด้านการจัดการด้านเทคโนโลยี นวัตกรรม เงินทุน การให้บริการเป็นเพียงในระดับพื้นฐาน เช่น งานในระดับการติดต่อหน่วยงานราชการ หรือจัดทำเอกสารงานติดต่อกองการ หากเป็นด้านการขนส่ง ก็อยู่ในระดับการขนส่งขั้นพื้นฐานที่เป็นซับคอนแทรค กรณีเป็นคลังสินค้า ก็เป็นเพียงการรับและเก็บสินค้า ขาดซึ่งการให้บริการที่มีลักษณะที่เป็นเชิงสร้างสรรค์ มีเทคโนโลยีและนวัตกรรมของตนเอง โดยเฉพาะขาดการนำระบบเทคโนโลยีสารสนเทศที่เป็น e-Logistics มาใช้อย่างบูรณาการ ทำให้ขาดความน่าเชื่อถือและไม่สามารถสร้างมูลค่าเพิ่มให้กับธุรกิจลักษณะที่เป็นผู้ให้บริการในภูมิภาค

6. ขาดการสนับสนุนจากภาครัฐอย่างเป็นระบบ ที่ผ่านมาภาครัฐมีความเข้าใจในธุรกิจโลจิสติกส์ค่อนข้างจำกัด ซึ่งธุรกิจผู้ให้บริการโลจิสติกส์มีมูลค่าอยู่ใน GDP กว่า 500,000 ล้านบาทต่อปี หน่วยงานราชการบางส่วนยังเห็นว่าผู้ให้บริการโลจิสติกส์เป็นเพียงนายหน้า หรือ “Broker” ทำให้ขาดการสนับสนุน ทั้งในแง่กฎหมาย กฎระเบียบ ซึ่งในปัจจุบันประเทศไทยยังไม่มีกฎหมายรับรองสถานะการเป็นผู้ให้บริการโลจิสติกส์ และ

การพัฒนาธุรกิจบริการ โลจิสติกส์ของไทยยังขาดความชัดเจน ขณะที่หน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับด้านโลจิสติกส์มีมากมาย ขาดทั้งเจ้าภาพและการบูรณาการพันธกิจ เช่น กรมศุลกากร กรมพัฒนาธุรกิจบริการ กรมเจ้าท่า กรมขนส่งทางบก กรมขนส่งทางอากาศ สำนักงานตำรวจแห่งชาติ สำนักงานอาหารและยา กรมการบิน กรมการบินพาณิชย์ ฯลฯ

การพัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขันด้านโลจิสติกส์ของประเทศไทยภายใต้ AEC

ประเทศไทย ภายใต้ความต้องการของการเป็นศูนย์กลางของโลจิสติกส์ของภูมิภาค คงไม่ได้อยู่เพียงด้านโครงสร้างพื้นฐาน ซึ่งดูเหมือนว่าจะเป็นความได้เปรียบของไทย ซึ่งมีถนน สะพาน ท่าเรือ และสนามบิน รวมทั้งสะพานเศรษฐกิจ (Landbridge) ที่จะสร้างในอนาคต ซึ่งทำให้ประเทศไทยสามารถเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้านและประเทศอาเซียนได้ หากจะเป็นรองก็เป็นเพียงประเทศสิงคโปร์และมาเลเซียเท่านั้น แต่ประเทศทั้งสองก็ยังขาดเส้นทางเชื่อมโยงทางถนนที่จะไปสู่ประเทศอาเซียนในแผ่นดินใหญ่ (ASEAN Main Land) จำเป็นที่ประเทศไทยจะต้องเร่งพัฒนาศักยภาพด้านบริการโลจิสติกส์ให้สามารถสนับสนุนเชื่อมโยงกับโครงสร้างพื้นฐานที่มีอยู่ เพื่อให้เกิดการไหลลื่นของการค้า การลงทุน และการบริการได้อย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล

แนวทางการพัฒนาศักยภาพด้านโลจิสติกส์ของประเทศไทย ประกอบด้วย

1. การพัฒนาภาคบริการโลจิสติกส์ต้องยกระดับไปสู่การเป็นคลัสเตอร์ร่วมกับภาคอุตสาหกรรม และสามารถเชื่อมโยงภาคเกษตร อุตสาหกรรม บริการ การเงิน ในระดับที่เป็นโซ่อุปทาน ตั้งแต่แต่ละคลัสเตอร์อุตสาหกรรมและครอบคลุมไปถึง Value Chain ทั้งต้นน้ำ กลางน้ำ และปลายน้ำ ซึ่งจะทำให้ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ของไทยซึ่งส่วนใหญ่เป็น SMEs สามารถเกาะไปกับภาคอุตสาหกรรม ทำให้สามารถเข้าถึงโอกาสของการเป็นเศรษฐกิจตลาดฐานเดียว และฐานการผลิตร่วมกันของประเทศสมาชิกอาเซียน

2. การเพิ่มประสิทธิภาพระบบการขนส่งและโลจิสติกส์ เพื่อสามารถเข้าถึงโครงข่ายโครงสร้างพื้นฐานของประเทศไทย ทั้งทางน้ำ ทางบก และทางราง ให้เชื่อมโยงกับโครงข่ายหลัก หรือประตูเศรษฐกิจเชื่อมโยงกับประเทศในภูมิภาคอาเซียน เพื่อส่งเสริมบทบาทของภาคการค้า การผลิต การลงทุน และการท่องเที่ยว โดยคำนึงถึงสภาวะแวดล้อม และสุขอนามัย รวมทั้งความปลอดภัยทั้งชีวิตและตัวสินค้า

3. **การพัฒนาส่งเสริมธุรกิจบริการโลจิสติกส์** โดยเฉพาะรายย่อยและ SMEs ให้มีศักยภาพและมีเครือข่ายบริการครอบคลุมพื้นที่ในเชิงกว้าง มีการสร้างเครือข่ายทั้งในประเทศและระหว่างประเทศอาเซียน รวมทั้งนอกภูมิภาค โดยการยกระดับผู้ประกอบการไทยให้เป็นมืออาชีพ สามารถให้บริการแบบครบวงจร สามารถแข่งขันกับต่างชาติได้ ทั้งในเชิงประสิทธิภาพในงานบริการและในเชิงต้นทุน

4. **การปรับปรุงและเพิ่มประสิทธิภาพด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าและโลจิสติกส์** เกี่ยวข้องกับกฎหมาย กฎระเบียบ ข้อบังคับ ของทางราชการ และการผูกขาดการให้บริการของรัฐวิสาหกิจที่เกี่ยวข้องกับด้านโลจิสติกส์ ซึ่งไม่เอื้อต่อการเปิดเสรีภาคบริการ โลจิสติกส์ และต่อการเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ ของประเทศไทยภายใต้บริบทของ AEC

5. **การขับเคลื่อนข้อตกลงด้านขนส่งข้ามแดน (CBTA)** การขนส่งทางถนนระหว่างประเทศของไทย ภายใต้การเปิดเสรีภาคบริการโลจิสติกส์ ของ AEC เป็นส่วนที่ประเทศไทยมีความได้เปรียบ กอปรทั้งประเทศไทย มีโครงสร้างทางถนนและสะพาน เชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้านทุกประเทศ โดยเฉพาะการมี Land bridge ทวาย-พุน้ำร้อน แต่ภายใต้ข้อจำกัดความแตกต่าง ทั้งเรื่องกฎจราจร ด้านมาตรฐานรถบรรทุกและคนขับรถ และ ด้านพิธีการศุลกากร การตรวจคนเข้าเมือง ซึ่งเกี่ยวข้องทั้งเรื่องเศรษฐกิจและความมั่นคง จำเป็นที่ภาครัฐ จะต้องเร่งให้มีการทำความตกลงในเรื่องการขนส่งข้ามแดน หรือ CBTA: Cross Border Transport Agreement ซึ่งบางส่วนได้มีการเจรจาไปแล้ว แต่ยังไม่มีผลในทางปฏิบัติ

ยุทธศาสตร์การเข้าสู่ AEC ของภาคบริการโลจิสติกส์

1. ธุรกิจบริการโลจิสติกส์... จุดอ่อนของไทยสู่ AEC

ภายใต้การเปิด AEC สำหรับภาคบริการ ซึ่งประเทศไทยจะต้องเปิดให้มีการเสรีในด้านการลงทุน โดยให้ประเทศสมาชิกอาเซียนสามารถลงทุนในธุรกิจบริการได้ร้อยละ 70 เริ่มมีผลในวันที่ 1 มกราคม 2556 (ภาคบริการบางส่วนได้เปิดเสรีการลงทุนไปก่อนหน้านี้แล้ว) สำหรับภาคบริการส่วนใหญ่ จากตัวเลขของสำนักงานวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม (สสว.) อยู่ในภาค SMEs ซึ่งคาดว่าในภาคบริการจะมีผู้ประกอบการประมาณ 975,552 ราย มีการจ้างงานประมาณ 3.46 ล้านตำแหน่ง มีมูลค่าผลผลิตมวลรวมประชาชาติ (GDP) 2.37 ล้านล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 26 ของ GDP รวม การเข้าสู่ AEC ในภาคธุรกิจบริการ โดยเฉพาะในภาคธุรกิจผู้ให้บริการโลจิสติกส์ หรือ Logistics Service Provider เป็นทั้งโอกาสและความ

ท้าทาย อย่างไรก็ตาม ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ของไทย ซึ่งกว่าร้อยละ 90 อยู่ในภาค SMEs ขาดความพร้อมและการแข่งขันเสรีจะทำให้ภูมิคุ้มกันจากการปกป้องธุรกิจในประเทศหมดไป ภายใต้การเปลี่ยนแปลงทางสภาวะแวดล้อมธุรกิจ การแข่งขันจะมีความรุนแรง การตั้งรับและการปรับตัวของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ จึงไม่ได้มีสูตรสำเร็จ ขึ้นอยู่กับแต่ละสถานประกอบการจะต้องหาจุดแข็ง จุดอ่อน และตำแหน่งของธุรกิจที่เหมาะสม เนื่องจากการแข่งขันภายใต้ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน จะทำให้ผู้ประกอบการไทยที่ด้อยโอกาสจะไม่สามารถเข้าถึงโอกาสและประโยชน์ ซึ่งหากไม่มีการทำยุทธศาสตร์ที่ชัดเจน มีความมาเป็นรูปธรรม รวมทั้งการปรับตัวเองและองค์กรของผู้ประกอบการโลจิสติกส์ไทย ก็จะทำให้กลายเป็นกลุ่มด้อยโอกาส และเป็นจุดอ่อนของประเทศไทยต่อการเปิดเสรีภาคบริการโลจิสติกส์ ภายใต้ AEC

2. เหตุผลที่ทำให้ภาคบริการโลจิสติกส์ไทยค่อนข้างมีความอ่อนไหวต่อการเปิด AEC

2.1 ที่ผ่านมานโยบายของรัฐบาลมุ่งเน้นการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพียงอย่างเดียว

กล่าวคือ ภายในประเทศมีโครงสร้างพื้นฐานทางถนนเชื่อมโยงไปสู่ทุกตำบล ซึ่งเป็นถนนไร้ฝุ่น ขณะที่ทางหลวงเชื่อมโยงจังหวัดของไทยส่วนใหญ่เป็นถนนมาตรฐาน 4 ช่องจราจร นอกจากนี้ ประเทศไทยยังมีการลงทุนสร้างถนนและสะพานเชื่อมโยงเข้าไปในประเทศเพื่อนบ้าน ขณะที่ประเทศไทยมีท่าเรือแหลมฉบัง และสนามบินสุวรรณภูมิ เป็นประตูเศรษฐกิจในระดับนานาชาติ และในอนาคต ประเทศไทยก็จะมีสะพานเศรษฐกิจ หรือ Land bridge จากจังหวัดทวายของพม่า มาสู่จังหวัดกาญจนบุรี ซึ่งโครงสร้างพื้นฐานโลจิสติกส์สนับสนุนให้ประเทศไทยมีศักยภาพต่อการเชื่อมโยงทางเศรษฐกิจ (Economic Connectivity) กับประเทศสมาชิกอาเซียน

2.2 ขาดการพัฒนาธุรกิจบริการโลจิสติกส์อย่างเป็นรูปธรรม

ที่ผ่านมารัฐบาลและหน่วยงานรัฐแทบจะไม่ได้ให้ความสำคัญต่อธุรกิจโลจิสติกส์ ซึ่งเป็นกลไกสำคัญในการขับเคลื่อนการส่งมอบ-กระจายสินค้า-บริการ ทั้งในระดับประเทศและระหว่างประเทศ การพัฒนาธุรกิจบริการโลจิสติกส์ของไทย อยู่ในระดับพื้นฐานที่เรียกว่า Transport Base Logistics Service ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ของไทย หรือ Logistics Service Provider เกือบทั้งหมดเป็น SMEs มีข้อเสียเปรียบทางธุรกิจ ไม่สามารถให้บริการแบบครบวงจร ขาดการจัดการที่เป็นสากล ขาดนวัตกรรมในเกือบทุกด้าน โดยเฉพาะด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ อีกทั้ง ขาดการพัฒนาแรงงานที่มีทักษะในการให้บริการในระดับที่เป็นสากล โดยรูปแบบการให้บริการยังเป็นแบบแยกส่วน เช่น (1) ผู้ให้บริการตัวแทนออกของ (Customs Broker) (2) ผู้ให้บริการขนส่งด้วยรถบรรทุก (Truck Transport Service) (3) ผู้ให้บริการบริหารจัดการขนส่ง (Freight

Forwarder) (4) ผู้ประกอบการคลังสินค้า (Warehouse Service Provider) (5) ผู้ให้บริการด้านแรงงาน (Labour Outsource) ฯลฯ ซึ่งการให้บริการที่เป็นแบบแยกส่วน ไม่สามารถก้าวไปสู่การเป็นผู้ให้บริการแบบครบวงจร หรือที่เรียกว่า Integrated Logistics Service Provider จะทำให้ขาดศักยภาพในการให้บริการในระดับภูมิภาค โดยเฉพาะเมื่อมีการเข้าสู่การเป็น AEC

2.3 ยุทธศาสตร์การพัฒนาผู้ให้บริการโลจิสติกส์ (ไทย)

กล่าวคือ การร่วมมือระหว่างภาครัฐและผู้ประกอบการจะต้องมีการจัดทำยุทธศาสตร์ว่าด้วยการพัฒนาภาคบริการโลจิสติกส์ให้มีขีดความสามารถในการแข่งขันในระดับนานาชาติ โดยยุทธศาสตร์จะต้องครอบคลุมมิติดังต่อไปนี้

- 1) การพัฒนาผู้ประกอบการและทรัพยากรมนุษย์ด้านโลจิสติกส์ ด้วยการเข้าไปพัฒนาองค์กรผู้ให้บริการโลจิสติกส์ ทั้งรายกลางและรายย่อย เพื่อให้มีการรวมตัวกันในการที่จะเสริมสร้างทักษะและยกระดับมาตรฐานการให้บริการอย่างมืออาชีพ
- 2) สนับสนุนให้มีการใช้นวัตกรรมและเทคโนโลยี ในลักษณะ Electronic Solution Base เพื่อให้สามารถตรวจสอบระบบงานและติดตามงานได้ในระบบอิเล็กทรอนิกส์
- 3) พัฒนาและยกระดับมาตรฐานผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทย ไปสู่ผู้ให้บริการระดับนานาชาติ ด้วยการสนับสนุนให้เกิดความร่วมมือในลักษณะที่เป็น Cluster ทั้งในระดับที่เป็นผู้ให้บริการโลจิสติกส์ในสาขาต่างๆ ผู้ให้บริการภายในประเทศด้วยกัน และผู้ให้บริการในประเทศอาเซียน เพื่อสามารถขยายการดำเนินธุรกิจเชื่อมโยงกับประเทศต่างๆ ได้อย่างบูรณาการ
- 4) เพิ่มบทบาทการรวมตัวกันของผู้ประกอบการ ให้มีองค์กรที่มีศักยภาพในการควบคุมมาตรฐานวิชาชีพ ให้มีความรับผิดชอบ มีการควบคุมจริยธรรม และมีการจัดทำเว็บไซต์ บัญชีรายชื่อผู้ให้บริการที่มีคุณภาพ เพื่อเป็นข้อมูลให้กับผู้ใช้บริการ ทั้งในและต่างประเทศ
- 5) การสร้างเครือข่ายคลัสเตอร์กับภาคอุตสาหกรรม ในลักษณะที่เป็นเครือข่ายโซ่คุณค่า โดยนำผู้ให้บริการโลจิสติกส์เข้าไปสู่ Value Chain ของภาคการผลิต และเข้าสู่ AEC เคียงคู่กับภาคอุตสาหกรรม
- 6) ส่งเสริมให้มีการรวมกลุ่มเครือข่ายผู้ให้บริการรายย่อย โดยรัฐควรมีหน่วยงานทำหน้าที่ในการส่งเสริมให้เกิดการรวมกลุ่มของผู้ประกอบการรายย่อย เพื่อให้เกิดการร่วมมือการให้บริการ

แบบครบวงจร รวมทั้ง การวางแผนระบบโลจิสติกส์และการจัดการโซ่อุปทานร่วมกันในภาวะฉุกเฉิน เพื่อให้การให้บริการยังสามารถทำได้อย่างต่อเนื่อง ในลักษณะที่เรียกว่า Disaster Business Continuity Plan

- 7) **สนับสนุนให้ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไปลงทุนในต่างประเทศ** ภายใต้การเคลื่อนย้ายของภาคอุตสาหกรรมในการลงทุนในประเทศเพื่อนบ้าน จำเป็นที่จะต้องสนับสนุนให้ผู้ประกอบการภาคบริการสามารถไปลงทุนในประเทศเพื่อนบ้าน ซึ่งภาครัฐจะต้องมีมาตรการส่งเสริมการลงทุนให้กับภาคบริการที่ชัดเจน
- 8) **สนับสนุนและปรับปรุงกฎหมายให้เอื้อต่อการลงทุนในต่างประเทศ** ระเบียบข้อบังคับที่เกี่ยวข้อง ภาครัฐจะต้องเร่งปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวก ทั้งการปรับแก้กฎหมาย ระเบียบข้อบังคับให้เอื้อต่อการให้บริการของผู้ประกอบการโลจิสติกส์ โดยเฉพาะการขึ้นทะเบียนและยกระดับความเป็นวิชาชีพในสาขาวิชาต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับโลจิสติกส์ เช่น ตัวแทนออกของรับอนุญาต การยกระดับพนักงานขับรถขึ้นเป็นวิชาชีพในแต่ละประเภทของรถขนส่ง มีใบอนุญาตเฉพาะ การขึ้นทะเบียนหัวหน้าคลัง หรือนายคลังสินค้า ฯลฯ

ข้อเสนอแนะ

แนวทางการปรับตัวภาคบริการโลจิสติกส์ สู่ AEC

บนบริบทของการเตรียมพร้อมเข้าสู่ AEC ของภาคบริการโลจิสติกส์ นอกเหนือจากทั้งภาครัฐและภาคเอกชน จะต้องร่วมมือกันจัดทำยุทธศาสตร์เพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของผู้ประกอบการโลจิสติกส์ให้สามารถแข่งขันได้ในระดับภูมิภาค อย่างไรก็ตาม กฎแห่งความสำเร็จอยู่ที่ตัวของผู้ประกอบการและบุคลากร จะต้องเร่งการพัฒนาตนเอง ทั้งในด้านศักยภาพ ทักษะ และการปรับองค์กร หาแนวทางของความอยู่รอด เพิ่มประสิทธิภาพและขีดความสามารถในการแข่งขันให้ไปสู่ระดับที่เป็นนานาชาติ โดยจะต้องยึดถือบุคลากรเป็นศูนย์กลางของการพัฒนา โดยข้อเสนอแนะแนวทางในการปรับตัว ประกอบด้วย

1. **การตระหนักและการเตรียมพร้อม (AEC Awareness)** จากการสำรวจของสภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย (ส.อ.ท.) พบว่าภาคบริการโลจิสติกส์ของไทยยังขาดความตระหนัก และขาดยุทธศาสตร์การเข้าสู่ AEC อย่างเป็นระบบ อีกทั้ง SMEs ไทยกว่าร้อยละ 70 ยังไม่รู้แนวทางว่า จะต้องมีการเตรียมตัวอย่างไรในการที่

จะรับมือกับธุรกิจต่างชาติที่จะเข้ามาแข่งขัน ซึ่งเกี่ยวข้องกับการที่ผู้ประกอบการและผู้บริหารภาคเอกชนจะต้องมีวิสัยทัศน์ในการเข้าสู่การเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน แนวทางในการดำเนินการเร่งด่วน ก็คือ จะทำอย่างไรที่จะให้ผู้ประกอบการ SMEs เหล่านี้ ปรับเปลี่ยนแนวความคิด จากการที่ต่อต้าน AEC มาสู่การกำหนดกลยุทธ์ให้สอดคล้องกับการเป็น AEC และสอดคล้องกับนโยบายด้านโครงสร้างพื้นฐานของประเทศในการเชื่อมโยง (Connectivity) กับประเทศเพื่อนบ้าน

2. การวิเคราะห์หาจุดแข็งจุดอ่อนขององค์กร (SWOT Analysis) การเข้าสู่ AEC มีทั้งด้านที่เป็นบวกและด้านที่เป็นลบ จำเป็นที่ผู้ประกอบการจะต้องหาจุดแข็งและจุดอ่อน รวมถึงการกำหนดตำแหน่งของธุรกิจ ภายใต้การเปิดเสรีและความเป็นเศรษฐกิจฐานเดียวของ AEC จากการวิเคราะห์ของ ส.อ.ท. ซึ่งสอดคล้องกับ สสว. และอีกหลายหน่วยงาน พบว่า ภาคบริการโลจิสติกส์ของไทย โดยเฉพาะ SMEs มีศักยภาพในการแข่งขันที่ต่ำ และจะได้รับผลกระทบอย่างมากต่อการเข้ามาแข่งขันจากภายนอก จุดอ่อนที่สุดของผู้ประกอบการไทยก็คือ ข้อจำกัดของการนำเทคโนโลยีสารสนเทศและนวัตกรรม e-Logistics ทั้งด้านฮาร์ดแวร์และซอฟต์แวร์เข้ามาใช้ในองค์กร ซึ่งจำเป็นอย่างมากต่อขีดความสามารถในการแข่งขัน โดยเฉพาะเมื่อมีการเปิดเสรีประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

3. การพัฒนาด้านทรัพยากรมนุษย์ (Human Resource Development) ปัจจุบันถึงแม้ว่า มีสถาบันจำนวนมากผลิตบุคลากรด้านโลจิสติกส์ออกมาเป็นจำนวนมาก แต่ยังเป็นเพียงเชิงปริมาณ ในเชิงคุณภาพยังถือว่าเป็นจุดอ่อนของไทย โดยเฉพาะทักษะด้านภาษาอังกฤษและภาษาประเทศเพื่อนบ้าน อีกทั้งหลักสูตรการศึกษาด้านโลจิสติกส์ ก็ยังขาดมาตรฐานและไม่สอดคล้องกับความต้องการของภาคเอกชน ขณะเดียวกันงานวิจัยซึ่งถือว่ายังมีน้อยมาก ขณะที่งานวิจัยซึ่งมีอยู่อย่างจำกัดก็ขาดประสิทธิภาพในการเผยแพร่และประยุกต์ใช้กับธุรกิจจริง จำเป็นที่ภาครัฐจะต้องเร่งยกระดับการบริการโลจิสติกส์ขึ้นมาเป็นวิชาชีพในแขนงต่างๆ และเพื่อที่จะได้พัฒนาองค์ความรู้และสร้างมาตรฐานในแต่ละสาขาของการให้บริการด้านโลจิสติกส์

4. การสร้างเครือข่ายคลัสเตอร์อุตสาหกรรมบริการโลจิสติกส์ (Logistics Service Cluster Network Building) การเพิ่มโอกาสของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทยในการเข้าเป็นเครือข่ายของภาคอุตสาหกรรมและภาคการผลิต ในลักษณะที่เป็นทั้งโซ่อุปทานและพัฒนาไปสู่การเข้าเป็นส่วนหนึ่งของแต่ละคลัสเตอร์อุตสาหกรรม หรือการบูรณาการเข้าเป็นส่วนหนึ่งของ Value Chain ซึ่งหากจะดำเนินการในระดับนี้ได้ จำเป็นที่ผู้ประกอบการไทยจะต้องมีการร่วมมือกันระหว่างธุรกิจ เพื่อให้เกิดการบริการแบบครบวงจรในลักษณะที่เรียกว่า Integrated Service โดยมีความเชี่ยวชาญในแต่ละประเภทของการให้บริการ

5. การบริการที่เป็นมาตรฐานสากล (International Standardize) การให้บริการโลจิสติกส์ หลังจากการเปิด AEC ซึ่งเศรษฐกิจของประเทศไทยจะต้องเชื่อมโยงกับเศรษฐกิจของอาเซียนและนอกอาเซียน จำเป็นที่ผู้ประกอบการโลจิสติกส์ของไทยจะต้อง (1) สร้างมาตรฐานในการทำงานให้สอดคล้องกับมาตรฐานสากล ทั้งในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการส่งมอบแบบตรงเวลา หรือ JIT Delivery (2) การติดตามงานและตรวจสอบย้อนหลัง หรือที่เรียกว่า Track & Testability (3) มาตรฐานการจัดส่ง ซึ่งสอดคล้องในแต่ละประเทศ โดยเฉพาะในยุโรปและสหรัฐอเมริกา (4) มาตรฐานที่เกี่ยวกับสินค้าอันตรายและสิ่งแวดล้อม (5) การจัดทำแผนความต่อเนื่องทางธุรกิจภายใต้สภาวะการต่างๆ หรือที่เรียกว่า Business Continuity Plan ฯลฯ

6. การเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน (Core Competitiveness) การที่ประเทศไทยมีขีดความสามารถในการแข่งขันที่ลดลงอย่างต่อเนื่อง เห็นได้จากธนาคารโลกได้จัดสถานภาพความสามารถของประเทศไทยในปี 2554 อยู่ในลำดับที่ 17 ของโลก เป็นการปรับลดลงจากลำดับที่ 10 ในปี 2552 สาเหตุหนึ่งเกิดจากการด้อยศักยภาพเชิงเปรียบเทียบของการให้บริการด้านโลจิสติกส์ระหว่างไทยกับประเทศอื่นๆ เช่น ระยะเวลาในการดำเนินการส่งออกของไทย ซึ่งใช้เวลา 14 วัน เปรียบเทียบกับประเทศสิงคโปร์ใช้เวลาเพียง 5 วัน ขณะที่ระยะเวลาในการนำเข้าของไทยใช้เวลา 13 วัน เทียบกับสิงคโปร์เพียง 4 วัน อีกทั้งการเปรียบเทียบค่าใช้จ่ายด้านการส่งออกต่อตู้สินค้าของไทย ก็สูงกว่าประเทศสิงคโปร์ ร้อยละ 37 และค่าใช้จ่ายด้านการนำเข้าต่อตู้สินค้าสูงกว่าสิงคโปร์ร้อยละ 70

จากตัวเลขดังกล่าวข้างต้น ชี้ให้เห็นว่าการดำเนินธุรกิจของผู้ประกอบการโลจิสติกส์ไทย ทั้งในเชิงประสิทธิภาพการให้บริการ และในเชิงบริหารต้นทุน ยังอยู่ในเกณฑ์ที่ยังไม่สามารถแข่งขันได้ ซึ่งส่วนหนึ่งเกิดจากกฎเกณฑ์ข้อบังคับของทางราชการที่ไม่ได้ส่งเสริมต่อการให้บริการด้านโลจิสติกส์ และส่วนหนึ่งเกิดจากปัญหาคอรัปชั่น แต่สิ่งที่สำคัญจะเกี่ยวข้องกับประสิทธิภาพและขีดความสามารถในการแข่งขันของผู้ประกอบการไทยเอง

รายงาน การเชื่อมโยงภาคอุตสาหกรรม-ภาคบริการโลจิสติกส์... ญญแห่งความสำเร็จของการเข้าสู่ AEC
เป็นรายงานวิชาการส่วนบุคคลของ ดร.ธนิต โสรัตน์
รองประธานสภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย สายงานเศรษฐกิจโลจิสติกส์
สามารถอ่านรายงานการศึกษา การเชื่อมโยงภาคอุตสาหกรรม-ภาคบริการโลจิสติกส์... ญญแห่งความสำเร็จของการเข้าสู่ AEC ฉบับสมบูรณ์ได้ที่
www.tanitsorat.com