

บทความวิชาการ

การพัฒนาศักยภาพผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทยสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน จักรกฤษณ์ ดวงพิศตรา¹

บทคัดย่อ

การศึกษามีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาผลกระทบจากการเปิดตลาดบริการโลจิสติกส์ในประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนที่มีต่อผู้ให้บริการโลจิสติกส์ประเภทต่างๆ ของไทย และเสนอมาตรการสำหรับภาครัฐและเอกชนไทยเพื่อรองรับผลกระทบจากการเปิดตลาดบริการโลจิสติกส์ โลจิสติกส์เป็นหนึ่งในสาขาเศรษฐกิจสำคัญที่อาเซียนเร่งรัดการรวมกลุ่มในภูมิภาค โดยกำหนดให้สมาชิกอาเซียนเปิดตลาดให้สมาชิกอาเซียนอื่นถือหุ้นได้ในธุรกิจบริการโลจิสติกส์บางประเภทได้ไม่น้อยกว่าร้อยละ 70 รวมทั้งยกเลิกข้อจำกัดสำหรับการค้าบริการข้ามพรมแดน และลดข้อจำกัดในการเคลื่อนย้ายแรงงานทักษะภายในปี ค.ศ.2013

การเปิดตลาดบริการโลจิสติกส์ส่งผลต่อผู้ใช้บริการอันเกิดจากการมีการแข่งขันและการบริการที่มีประสิทธิภาพเพิ่มขึ้น ขณะเดียวกันผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทยแต่ละประเภทจะได้รับผลกระทบที่แตกต่างกันไป กลุ่มผู้ให้บริการโลจิสติกส์ที่ไม่ใช่การขนส่งเป็นกลุ่มที่ได้รับผลกระทบจากการเปิดตลาดมาก หน่วยงานภาครัฐและเอกชนควรเร่งปรับตัวเพื่อพัฒนาศักยภาพผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทยสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนโดยออกมาตรการส่งเสริมการพัฒนาธุรกิจโลจิสติกส์ การพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกในการประกอบธุรกิจบริการโลจิสติกส์ สนับสนุนการสร้างเครือข่ายโลจิสติกส์ภายในประเทศและต่างประเทศ และการพัฒนาทักษะฝีมือและภาษาต่างประเทศของบุคลากร

คำสำคัญ การเปิดตลาดบริการโลจิสติกส์ ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ การปรับตัว ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

¹ อาจารย์ประจำคณะพาณิชยศาสตร์และการบัญชี จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

REVIEW ARTICLE

DEVELOPMENT OF POTENTIAL OF THAI LOGISTICS SERVICE PROVIDER
FOR ASEAN ECONOMIC COMMUNITY

Jackkrit Duangpattra

ABSTRACT

The objectives of this study are to examine the impact of logistics services liberalization in ASEAN Economic Community on various types of Thai logistics service providers and to propose measures for Thai public and private sectors in dealing possible impacts resulting from logistics service liberalization. Logistics is one of priority economic sector that ASEAN accelerate the regional integration by determining that any ASEAN member country shall allow other member countries to have equity participation in selected logistics services not less than seventy percent as well as removing cross border service restriction and reducing labor mobility restrictions within 2013.

Logistics service liberalization benefits users as a result of having higher competition and service efficiency whilst various types of Thai logistics service provider are affected in different ways. Non transport logistics service providers are considered as a group having significant impact from liberalization. Public and private sectors should accelerate the adjustment to develop potential of Thai logistics service provider for ASEAN Economic Community by introducing measures to promote the development of logistics business, development of facilities to support the operations of logistics service business, support the establishment of logistics domestic and foreign networks, and the development of skill and foreign languages of human resources.

Keyword: logistics service liberalization, logistics service provider, adjustment, ASEAN Economic Community

บทนำ

การรวมตัวเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (ASEAN Economic Community - AEC) ต้องมีการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ โดยผู้นำอาเซียนกำหนดให้บริการโลจิสติกส์เป็นสาขาที่มีลำดับความสำคัญสูงในการเร่งเปิดเสรีการค้าบริการระหว่างกันโดยต้องดำเนินการให้แล้วเสร็จภายในปี ค.ศ. 2013 หรือ พ.ศ. 2556 โดยสมาชิกอาเซียนต้องเปิดให้สมาชิกอาเซียนอื่นสามารถเพิ่มสัดส่วนการถือหุ้นไม่น้อยกว่าร้อยละ 49 ในปี 2551 เป็นร้อยละ 51 ในปี 2553 และร้อยละ 70 ในปี 2556 สำหรับการเข้าไปจัดตั้งธุรกิจในประเทศของผู้ให้บริการ นอกเหนือจากการเปิดเสรีบริการโลจิสติกส์โดยไม่มีข้อจำกัดสำหรับการค้าบริการข้ามพรมแดน และการค้าบริการที่ผู้ให้บริการไปรับบริการในประเทศผู้ให้บริการ รวมทั้งลดข้อจำกัดการให้การปฏิบัติเท่าเทียมกับคนชาติสำหรับการเคลื่อนย้ายแรงงานฝีมือและเจรจาจัดทำความตกลงยอมรับร่วม (Mutual Recognition Agreements: MRA) ในมาตรฐานด้านวิชาชีพ โดยการพัฒนาระบบโลจิสติกส์จะช่วยเอื้อประโยชน์ต่อการช่วยให้การไหลเวียนของสินค้า บริการ การลงทุน และเงินทุนภายในประชาคมอาเซียนเป็นไปโดยสะดวกมากขึ้น ลดต้นทุนการทำการค้า เนื่องจากบริการโลจิสติกส์เปรียบเสมือนเป็นโครงสร้างพื้นฐานของระบบเศรษฐกิจของอาเซียนที่มีความเชื่อมโยงกับเศรษฐกิจในภาคการผลิตและบริการอื่นๆ

ประชาเศรษฐกิจอาเซียนกับโลจิสติกส์

บริการโลจิสติกส์ถือเป็นหนึ่งในปัจจัยหลักในการขับเคลื่อนระบบการค้าและเศรษฐกิจของประเทศ เนื่องจากเป็นกลไกพื้นฐานหล่อเลี้ยงกิจกรรมทางเศรษฐกิจต่างๆ การบริหารจัดการโลจิสติกส์ หมายถึง กระบวนการทำงานที่เกี่ยวข้องกับการวางแผน การดำเนินการ และการควบคุมการทำงานขององค์กร รวมทั้งการบริหารจัดการข้อมูลและธุรกรรมทางการเงินที่เกี่ยวข้อง ให้เกิดการเคลื่อนย้าย การจัดเก็บ การรวบรวม การจัดการ

คลังสินค้า การกระจายสินค้า บริหารต้นทุน การขนส่ง ห่วงโซ่แห่งคุณค่า ไปจนถึงจุดที่มีการใช้งานหรือถึงมือผู้บริโภค ประเทศที่มีการบริหารจัดการโลจิสติกส์ที่ดีและมีประสิทธิภาพจะช่วยลดต้นทุนค่าใช้จ่ายในการดำเนินธุรกิจการค้าอย่างมาก ตลอดจนสร้างความได้เปรียบด้านต้นทุนและพัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขันทางการค้าให้กับผู้ประกอบการที่เกี่ยวข้องได้มากกว่าประเทศอื่น

จากข้อมูลของสำนักเลขาธิการอาเซียน *ASEAN Secretariate (2010)* ระบุว่าภายใต้การรวมกลุ่มเศรษฐกิจอาเซียนได้กำหนดแผนงานการรวมกลุ่มบริการโลจิสติกส์แบ่งเป็น 5 ด้าน ที่อาเซียนทุกประเทศต้องดำเนินการ ได้แก่

ก. การเปิดเสรีบริการโลจิสติกส์อย่างมีนัยสำคัญ ในสาขาต่อไปนี้ (1) บริการยกขนส่งสินค้าที่ขนส่งทางทะเล (2) บริการคลังสินค้า (3) บริการตัวแทนบริหารจัดการขนส่งสินค้า (4) บริการเสริมอื่นๆ เช่น บริการตรวจสอบสินค้าก่อนทำการบรรทุก (5) บริการจัดส่งพัสดุ (6) บริการด้านการบรรจุภัณฑ์ (7) บริการบริหารจัดการพิธีการศุลกากร (8) บริการขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างประเทศ (9) การปฏิบัติตามความตกลงว่าด้วยการเปิดเสรีบริการขนส่งทางอากาศของอาเซียน (10) บริการขนส่งสินค้าทางรางระหว่างประเทศ (11) บริการขนส่งสินค้าทางถนนระหว่างประเทศ ทั้งนี้ในส่วนของการเปิดเสรีการบินนั้น *Siew Yearn Tham (2008)* ระบุว่าไม่ได้เป็นส่วนหนึ่งของการเปิดเสรีบริการโลจิสติกส์

การเปิดเสรีบริการฯ ดังกล่าวข้างต้นจะต้องสอดคล้องกับความตกลงทั่วไปว่าด้วยการค้าบริการ (General Agreement on Trade in Services - GATS) ขององค์การการค้าโลก (World Trade Organization - WTO) ซึ่งมีหลักการสำคัญที่เป็นหลักการพื้นฐาน 4 เรื่องคือ

1) **การปฏิบัติเยี่ยงชาติที่ได้รับความอนุเคราะห์ยิ่ง** ใช้คำภาษาอังกฤษว่า Most-Favoured-Nation Treatment หรือเรียกว่า หลักการ MFN กล่าวคือ การกำหนดให้สมาชิกต้องให้การปฏิบัติที่ดีที่สุดแก่สมาชิกทุกประเทศอย่างเท่าเทียมกัน

2) **ความโปร่งใส** กำหนดให้สมาชิกจะมีการออกกฎหมาย กฎระเบียบ หรือมาตรการใดๆ ที่มีผลกระทบต่อการค้าบริการ จะต้องตีพิมพ์มาตรการดังกล่าวล่วงหน้า หรืออย่างน้อยก่อนที่จะมีผลใช้บังคับ รวมทั้งให้จัดตั้งจุดตอบข้อซักถาม (Enquiry Point) อย่างน้อย 1 แห่ง เพื่อให้ข้อมูลต่างๆ เกี่ยวกับกฎระเบียบการค้าบริการเมื่อมีประเทศสมาชิกร้องขอ

3) **การกำหนดกฎระเบียบภายในประเทศ** ให้สิทธิสมาชิกในการออกกฎหมาย หรือกฎระเบียบเพื่อใช้กำกับดูแลธุรกิจบริการในประเทศของตนได้ตลอดเวลา แม้จะเป็นกฎระเบียบที่มีผลกระทบต่อการค้าบริการในสาขาที่สมาชิกที่พันธมิตรในการเปิดตลาดก็ตาม ตราบใดที่การกำหนดกฎระเบียบภายในดังกล่าว นำมาใช้อย่างมีเหตุผล มีหลักเกณฑ์ ไม่ลำเอียง ไม่เลือกปฏิบัติระหว่างคนชาติและคนต่างชาติ และไม่เป็นอุปสรรคต่อการค้าบริการโดยไม่จำเป็น

4) **การเปิดเสรีแบบก้าวหน้าเป็นลำดับ** ใช้คำภาษาอังกฤษว่า Progressive Liberalization โดยเพิ่มระดับการเปิดเสรีตามลำดับขั้นอย่างค่อยเป็นค่อยไป โดยให้ความยืดหยุ่นกับประเทศกำลังพัฒนา โดยยอมให้ผูกพันการเปิดตลาดในจำนวนสาขาหรือกิจกรรมที่น้อยกว่าประเทศกำลังพัฒนา ทั้งนี้การเปิดตลาดบริการของอาเซียนจะอยู่ภายใต้กรอบความตกลงการค้าบริการอาเซียน (ASEAN Framework on Services - AFAS) จัดทำในลักษณะของข้อผูกพันการเปิดตลาดเป็นชุดๆ (Package) ที่มีระดับการเปิดเสรีเพิ่มขึ้นตามลำดับ เริ่มต้นจากการลงนามพิธีสารข้อผูกพันเปิดตลาดชุดที่ 1 (Initial Package) ในปี ค.ศ.1997 (พ.ศ.2540) และล่าสุดได้ลงนามพิธีสารข้อผูกพันเปิดตลาดชุดที่ 8 (Eight Package) ในปี ค.ศ.2010 (พ.ศ.2553) (Department of Trade Negotiations, 2010) ทั้งนี้ ในส่วนของบริการโลจิสติกส์ อาเซียนกำหนดเป้าหมายให้สมาชิกอาเซียนทุกประเทศเปิดตลาดให้คนต่างชาติให้สามารถเข้ามาให้บริการโดยถือหุ้นได้ร้อยละ 70 ในธุรกิจโลจิสติกส์ บางประเภท อาทิ บริการขนถ่ายสินค้าทางทะเล บริการเก็บรักษาและคลังสินค้า บริการตัวแทนขนส่งสินค้า บริการจัดส่งพัสดุภัณฑ์ บริการบรรจุภัณฑ์ บริการตัวแทนออกของรับอนุญาต รวมตลอดถึงการเปิดเสรีการบริการขนส่งสินค้าอย่างเต็มที่ในอาเซียน นอกจากนี้

ประเทศต่างๆ ยังมีการเปิดตลาดบริการโลจิสติกส์อื่นๆ เพิ่มเติมจากบริการดังกล่าวที่อาเซียนกำหนด โดยในส่วนของไทยเปิดตลาดบริการโลจิสติกส์อื่นๆ ในกรอบ AFAS เพิ่มเติมจากบริการดังกล่าวข้างต้น เช่น บริการซ่อมเรือขนาดใหญ่กว่า 100,000 เดทเวทตัน สถาบันจัดชั้นเรือ (Classification Societies) บริการซ่อมอุปกรณ์การขนส่งทางราง บริการทำความสะอาดตู้รถไฟโดยสารและรถไฟสินค้า บริการให้เช่ารถโดยสาร บริการซ่อมรถยนต์กรณีฉุกเฉิน เป็นต้น

รูปแบบและสาขาการค้าบริการ การให้บริการที่สามารถเกิดขึ้นได้ 4 รูปแบบ (modes of supply) ดังนี้

- 1) **รูปแบบที่ 1 การบริการข้ามพรมแดน (Cross-border Supply)** หรือเรียกว่า การค้าบริการ mode 1 เป็นการให้บริการจากพรมแดนของประเทศสมาชิกหนึ่งไปสู่พรมแดนของประเทศสมาชิกอื่นที่เป็นลูกค้า โดยผู้ให้บริการไม่ต้องปรากฏตัวอยู่ในประเทศประเทศลูกค้า เช่น การให้คำปรึกษาด้านการรับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศผ่านระบบ On Line เป็นต้น
- 2) **รูปแบบที่ 2 : การบริโภคในต่างประเทศ (Consumption Abroad)** หรือเรียกว่า การค้าบริการ mode 2 เป็นการให้บริการที่เกิดขึ้นในพรมแดนของประเทศผู้ให้บริการ โดยอาศัยการเคลื่อนย้ายของผู้บริโภคเป็นเงื่อนไขสำคัญ ตัวอย่างเช่น การให้คนชาติประเทศสมาชิกอาเซียนมาให้บริการด้านการขนส่งและโลจิสติกส์ในไทยได้ เป็นต้น
- 3) **รูปแบบที่ 3: การจัดตั้งธุรกิจเพื่อให้บริการ (Commercial Presence)** หรือเรียกว่า การค้าบริการ mode 3 เป็นการเข้าไปลงทุนจัดตั้งธุรกิจในรูปแบบต่างๆ เพื่อให้บริการในประเทศลูกค้า เช่น การอนุญาตให้คนชาติสมาชิกอาเซียนเข้ามาจัดตั้งสำนักงานตัวแทน หรือบริษัทด้านโลจิสติกส์ในไทย เป็นต้น
- 4) **รูปแบบที่ 4: การให้บริการโดยบุคคลธรรมดา (Presence of Natural Person)** หรือเรียกว่า การค้าบริการ mode 4 เป็นการเข้าไปทำงานประกอบอาชีพในสาขาบริการด้านต่างๆ เป็นการชั่วคราว ในประเทศลูกค้า เช่น การให้คนชาติประเทศสมาชิก

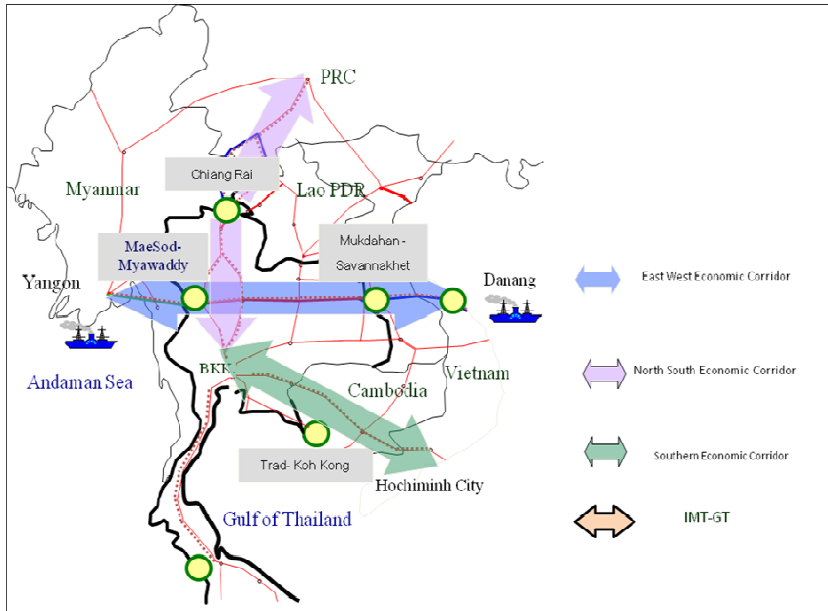
อาเซียนเข้ามาทำงานเป็นผู้จัดการธุรกิจบริการบริหารจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศของไทย เป็นต้น

ข. การเพิ่มความสามารถในการแข่งขันให้กับผู้ให้บริการโลจิสติกส์ของอาเซียน โดย (1) การอำนวยความสะดวกทางการค้าและศุลกากร เช่น การนำความตกลงการประเมินราคาศุลกากรขององค์การการค้าโลกมาใช้ การนำหลักการที่สำคัญขององค์การศุลกากรโลกมาใช้ ส่งเสริมการใช้เทคโนโลยีโดยใช้ระบบบ่งชี้สินค้าโดยใช้คลื่นความถี่วิทยุ (Radio Frequency Identification) ในการติดตามสินค้าที่ขนส่ง การอำนวยความสะดวกการทำธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ข้ามพรมแดน การพัฒนาระบบ Single Window สำหรับพิธีการศุลกากร การออกกฎหมายภายในเพื่อให้อยอมรับเอกสารและธุรกรรมอิเล็กทรอนิกส์ การบริหารความเสี่ยงเพื่ออำนวยความสะดวกทางการค้า (2) การอำนวยความสะดวกด้านโลจิสติกส์ เช่น เพิ่มความโปร่งใสเกี่ยวกับกฎระเบียบภายในด้านโลจิสติกส์ การจัดทำความตกลงอาเซียนว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งข้ามแดน การปรับปรุงโครงข่ายสาธารณูปโภคสำหรับการขนส่งทางบกเพื่อเพิ่มความเชื่อมโยงระหว่างกันในอาเซียน การส่งเสริมการเดินทางเรือภายในภูมิภาคอาเซียน การจัดทำกลไกเพื่ออำนวยความสะดวกในการเคลื่อนย้ายบุคลากรผู้ให้บริการโลจิสติกส์

โดยในส่วนของ การเพิ่มความสามารถในการแข่งขันให้กับผู้ให้บริการโลจิสติกส์ของอาเซียนนี้ มีหลายโครงการที่หน่วยงานภาครัฐและเอกชนให้ความสำคัญมาก อาทิ การพัฒนาระบบ National Single Window ของไทยที่เป็นการเชื่อมโยงการรับส่งข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ระหว่างหน่วยงานภาครัฐกับภาครัฐ (G-G) ภาครัฐกับภาคเอกชน (G-B) และภาคเอกชนกับภาคเอกชน (B-B) เพื่อประโยชน์ในการลดระยะเวลาและเอกสารที่ใช้ในการติดต่อการค้า (SCB EIC Analysis Unit 2012) นอกจากนี้ยังมีการพัฒนาระบบขนส่งเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้านตามแนวเส้นทางตามระเบียงเศรษฐกิจเหนือ-ใต้ (North South Economic Corridor) ซึ่งเชื่อมโยงจีนตอนใต้ ลาว และไทย เส้นทางตามระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก (East West Economic Corridor) ซึ่งเชื่อมโยงเวียดนาม ลาว ไทย และพม่า เส้นทางตามระเบียงเศรษฐกิจตอนใต้ (Southern Economic Corridor) ซึ่ง

เชื่อมโยงเวียดนาม กัมพูชา และไทย การพัฒนาเศรษฐกิจของภาคได้เข้ากับอนุภูมิภาคเขตเศรษฐกิจสามฝ่าย Indonesia Malaysia Thailand Growth Triangle (IMT-GT) แสดงตามภาพที่ 1 อาทิ การจัดตั้งตลาดกลางขายส่งสินค้าบริเวณชายแดน การพัฒนาด่านศุลกากรและศูนย์กระจายสินค้า รวมทั้งอุโมงค์เชื่อมทางหลวงจังหวัดสตูล-รัฐเปอร์ลิส ประเทศมาเลเซีย นอกจากนี้ ยังรวมถึงการพัฒนาและใช้ประโยชน์จากโครงการทวายที่เป็นเขตอุตสาหกรรมขนาดใหญ่และท่าเรือน้ำลึกเพื่อเป็นประตูการค้าใหม่ทางฝั่งทะเลอันดามันเชื่อมโยงกับบางส่วนของไทย กัมพูชา ลาว เวียดนาม และจีนตอนใต้ซึ่งมีพื้นที่เศรษฐกิจติดอยู่กับฝั่งทะเลจีนใต้ เพื่อช่วยระยะเวลาการเดินทางและขนส่งของการค้าระหว่างประเทศ

ภาพที่ 1 การพัฒนาระบบขนส่งเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้านตามแนวเส้นทางระเบียบเศรษฐกิจ



ค. เพิ่มความสามารถให้กับผู้ให้บริการโลจิสติกส์ของอาเซียน เช่น การนำวิธีปฏิบัติที่ดีที่สุดในการให้บริการโลจิสติกส์มาใช้ การสนับสนุนการพัฒนาของวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อมในสาขาบริการ โลจิสติกส์ การพัฒนาฐานข้อมูลผู้ให้บริการโลจิสติกส์เพื่อนำไปสู่การสร้างเครือข่ายผู้ให้บริการโลจิสติกส์อาเซียน ทั้งนี้ผู้ประกอบการขนส่งและโลจิสติกส์ในอาเซียนมีเวทีอย่างเป็นทางการที่ใช้ในการหารือเพื่อแลกเปลี่ยนข้อคิดเห็นและสร้างเครือข่ายระหว่างกัน ได้แก่ สมาพันธ์สมาคมผู้รับจัดการขนส่งอาเซียน (ASEAN Federation of Forwarders Association - AFFA) สมาพันธ์สมาคมเจ้าของเรืออาเซียน (Federation of ASEAN Shipowners' Associations - FASA) สมาคมท่าเรืออาเซียน (ASEAN Ports Association - APA) และสมาพันธ์สภาผู้ส่งสินค้าอาเซียน (Federation of ASEAN Shippers Councils)

ง. พัฒนาทรัพยากรมนุษย์ เช่น การอบรมและอบรมเชิงปฏิบัติการเพื่อเสริมสร้างศักยภาพบุคลากร การส่งเสริมการจัดทำระบบการออกใบรับรองทักษะให้แก่ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ การส่งเสริมการจัดตั้งศูนย์ความเป็นเลิศด้านโลจิสติกส์อาเซียน

จ. เสริมสร้างสาธารณูปโภคและการลงทุนสำหรับการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ เช่น การพัฒนาโครงข่ายเส้นทางการค้าหลักของอาเซียน

สถานะและกลยุทธ์การประกอบธุรกิจโลจิสติกส์ของไทย

ผู้วิจัยได้ทำการศึกษาสถานะและกลยุทธ์การประกอบธุรกิจโลจิสติกส์ ผลกระทบจากการเปิดตลาด และแนวทางการปรับตัวของผู้ประกอบธุรกิจโลจิสติกส์ของไทย โดยเก็บรวบรวมข้อมูลจากสถิติการเปิดตลาดบริการของอาเซียนและกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องกับการประกอบธุรกิจบริการโลจิสติกส์ของไทยและต่างประเทศ และใช้วิธีการวิจัยเชิงคุณภาพด้วยการสัมภาษณ์ลึกผู้ประกอบการโลจิสติกส์ของไทย ผู้บริหารสมาคมการค้าที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจบริการโลจิสติกส์ ผู้ส่งออก ผู้นำเข้า กิจการผู้ใช้บริการโลจิสติกส์ หน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้อง ตลอดจนมีการจัดดำเนินการสนทนากลุ่ม (Focus Group) ผู้ประกอบการขนส่งและโลจิสติกส์

สติกส์ ผู้ให้บริการ และหน่วยงานภาครัฐ และมีการจัดสัมมนาในระดับความคิดเห็นจากผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในกลุ่มบริการโลจิสติกส์ โดยมีผู้เข้าร่วม 300 คน

ผลการศึกษา พบว่า ในภาพรวม ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ในไทยประมาณร้อยละ 70 เป็นผู้ประกอบการขนาดเล็ก มีทุนจดทะเบียนต่ำกว่า 5 ล้านบาท ขณะที่ผู้ประกอบการต่างชาติแม้จะมีจำนวนน้อยกว่าแต่มีทุนจดทะเบียนรวมกันมากกว่าผู้ประกอบการไทย ทุนจดทะเบียนรวมของบริษัทที่ประกอบการในอุตสาหกรรมในปี 2554 มีทั้งสิ้น 7,586 ล้านบาท เป็นของผู้ประกอบการต่างชาติร้อยละ 52.6 หรือคิดเป็นทุนจดทะเบียน 3,996 ล้านบาท ขณะที่บริษัทคนไทยมีทุนจดทะเบียน 3,593 ล้านบาท และวิเคราะห์สถานภาพผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทยดังตารางที่ 1

ตารางที่ 1 วิเคราะห์สถานะการให้บริการของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทย

ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทย		ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ของต่างชาติ		
<ul style="list-style-type: none"> ▪ ธุรกิจดั้งเดิมเจ้าของคนเดียว การบริหารงานเป็นลักษณะครอบครัว และส่วนมากเป็น SMEs ▪ ผู้ให้บริการรับเหมาช่วงงานต่อจากผู้ให้บริการโลจิสติกส์ต่างชาติ ▪ เป็นผู้ให้บริการโลจิสติกส์ 		<ul style="list-style-type: none"> ▪ มีลักษณะเป็นผู้ให้บริการโลจิสติกส์แบบเบ็ดเสร็จ (Third Party Logistics: 3PLs) ซึ่งเป็นการบริการแบบครบวงจรหรือเป็นมืออาชีพ 		
ปัจจัยแห่งความสำเร็จ				
ชื่อเสียงและ ประสบการณ์ ในการ ให้บริการ	ความเข้าใจใน ธุรกิจและการ ให้บริการโลจิสติกส์	คุณภาพของทีมงาน และความสามารถในการ ปรับปรุงการ บริการด้านโลจิสติกส์	แผนการ ดำเนินงาน ระยะยาว	เทคโนโลยี สารสนเทศ

ผลการศึกษา พบว่า การแข่งขันที่ทางการค้าที่รุนแรงขึ้นทั้งภายในประเทศและระหว่างประเทศส่งผลให้มีความต้องการใช้บริการโลจิสติกส์มีแนวโน้มเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง ได้ให้บริการโลจิสติกส์จะต้องสามารถตอบสนองความต้องการของผู้ใช้บริการที่เริ่มเปลี่ยนรูปแบบความต้องการเป็นการบริการโลจิสติกส์ที่มีประสิทธิภาพมากขึ้นและสามารถลดต้นทุนการจัดการดำเนินงานโลจิสติกส์ของผู้ให้บริการให้ได้มากที่สุด ทั้งนี้ พบว่า 5 กลยุทธ์หลักที่จะช่วยให้ผู้ใช้บริการโลจิสติกส์สามารถปรับตัวเพื่อรองรับการเปลี่ยนแปลงของธุรกิจและการแข่งขันบริการโลจิสติกส์ปัจจุบัน ได้แก่

กลยุทธ์	แนวทาง
การขยายขอบข่ายงานให้บริการด้านโลจิสติกส์	การขยายเขตการให้บริการด้านโลจิสติกส์จะก่อให้เกิดการประหยัดจากการขยายขอบเขตงาน (Economies of Scope) ซึ่งจะช่วยให้ผู้ใช้บริการของธุรกิจบริการด้านโลจิสติกส์ได้เป็นอย่างดี เนื่องจากผู้ใช้บริการสามารถลดเวลาในการดำเนินงานและการติดต่อลูกค้าหลายรายของผู้ใช้บริการ
การพัฒนาขอบเขตบริการจากระดับท้องถิ่นสู่ระดับภูมิภาคและสากล	เพื่อตอบสนองความต้องการของผู้ใช้บริการหรือลูกค้าที่เริ่มขยายเครือข่ายธุรกิจสู่ต่างประเทศมากขึ้น
การสร้างควมได้เปรียบจากการให้บริการ	การสร้างควมประหยัดจากขนาด (Economies of Scale) จากการที่มีปริมาณการให้บริการที่มากขึ้น จะทำให้ผู้ใช้บริการโลจิสติกส์สามารถลดต้นทุนของตนเองได้ และยังลดการมีค่าใช้จ่ายของค่าขนส่งและค่าบริการอื่นๆ

กลยุทธ์	แนวทาง
การประยุกต์ใช้เทคโนโลยีสารสนเทศในด้าน การให้บริการโลจิสติกส์	<p>การเข้ามาเอาระบบบ่งชี้สินค้าโดยใช้คลื่นความถี่วิทยุ (Radio Frequency Identification : RFID) มาช่วยเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการมาประกอบคือการจัดการสินค้าคงคลัง เช่น การสำรวจ วัตถุประสงค์ การจัดการสินค้าสำเร็จรูปเพื่อรอการจัดจำหน่ายหรือส่งมอบให้ลูกค้า การจัดการขนส่งสินค้า เป็นต้น เนื่องจากระบบ RFID จะสร้างความถูกต้องและแม่นยำ และช่วยทำให้เกิดความรวดเร็วในการดำเนินงานเพราะระบบ RFID เป็นระบบถ่ายโอนข้อมูลแบบ Digital to Digital ทำให้ลดต้นทุนค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องกับโลจิสติกส์ลงได้</p>
การพัฒนาความร่วมมือระหว่างธุรกิจ โลจิสติกส์	<p>การควบรวมกิจการและการยัดกิจการ (Mergers and Acquisitions) จะช่วยให้เกิดการขยายศักยภาพในการให้บริการ และเป็นการใช้ต้นทุนร่วมกัน เช่น การใช้ประโยชน์จากสิ่งอำนวยความสะดวกในคลังสินค้าทั้งการจัดเก็บ และการกระจายสินค้าร่วมกัน ซึ่งกลยุทธ์ที่ผู้ประกอบการและขนาดเล็กระดมใช้บริหารจัดการโลจิสติกส์ในพื้นที่ที่ผู้ใช้บริการโลจิสติกส์เป็นต่างชาติไม่สามารถจัดการได้อย่างมีประสิทธิภาพ</p>

กฎระเบียบของไทยในปัจจุบันที่ไม่เอื้อต่อการเปิดตลาดบริการโลจิสติกส์เพื่อให้ธุรกิจ และคนต่างชาติเข้ามาประกอบธุรกิจ เข้ามาถือหุ้นข้างมาก เข้ามาเป็นผู้มีอำนาจในการควบคุมกิจการ เข้ามาทำงานในไทย และมีการเลือกปฏิบัติระหว่างคนไทยกับคนต่างชาติ ได้แก่ (1) กฎหมายการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว (2) กฎหมายการจัดหางาน (3) กฎหมายการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (4) กฎหมายการขนส่งทางบก (5) กฎหมายรถยนต์ (6) กฎหมายการเดินอากาศ (7) กฎหมายส่งเสริมการพาณิชย์นาวี (8)

กฎหมายเรือไทย (9) กฎหมายศุลกากร และ (10) กฎหมายไปรษณีย์ โดยผู้ประกอบการโลจิสติกส์ของไทยไม่ต้องการให้แก้ไขกฎหมายดังกล่าวเพื่อเป็นกำแพงป้องกันการเข้ามาของธุรกิจต่างชาติ อย่างไรก็ตาม เป็นที่ยอมรับว่า ในทางปฏิบัติธุรกิจโลจิสติกส์จำนวนมากของไทยมีคนต่างชาติเป็นผู้บริหารและควบคุมการดำเนินงานของกิจการ แต่ขอให้คนไทยเป็นผู้ถือหุ้นแทน

นอกจากนี้ หากเปรียบเทียบความพร้อมของโลจิสติกส์ไทยกับสมาชิกอาเซียนอื่น ได้แก่ สิงคโปร์ และมาเลเซีย พบว่า ผู้ประกอบการไทยมีจุดแข็งด้านการขนส่งภายในประเทศและการขนส่งทางถนน แต่ขาดเครือข่ายและทักษะการจัดการโลจิสติกส์ระหว่างประเทศ โดยกลยุทธ์เสริมจุดแข็งและใช้ประโยชน์จากโอกาสจาก AEC โดยไทยควรมุ่งสู่การพัฒนาทักษะและเครือข่ายการประกอบธุรกิจโลจิสติกส์ทางบกภายในประเทศและเชื่อมกับประเทศเพื่อนบ้าน

	ไทย	สิงคโปร์	มาเลเซีย
จุดแข็ง	<ul style="list-style-type: none"> มีความชำนาญด้านบริการขนส่งทางถนน เนื่องจากเป็นระบบการขนส่งสำคัญภายในประเทศและมีเครือข่ายทั่วประเทศ คุ้นเคยกับสภาพแวดล้อมทางธุรกิจในประเทศ คุ้นเคยกับประเทศไทยเพื่อนบ้าน เนื่องจากมีภาษาและวัฒนธรรมที่คล้ายคลึงกัน และผู้ประกอบการไทยได้เข้าไปลงทุนบ้างแล้ว คนไทยมีใจรักในการให้บริการ 	<ul style="list-style-type: none"> มีความสามารถในการแข่งขัน มีการให้บริการครบวงจร ได้รับการสนับสนุนจากภาครัฐ ประเทศมีนโยบายเปิดรับการเข้ามาดำเนินกิจการของต่างชาติด้วยนโยบายเปิดเสรี และโครงสร้างภาษีที่เป็นมิตรกับภาคธุรกิจ มีเครือข่ายและพันธมิตรทางธุรกิจทั้งในประเทศและต่างประเทศ มีชื่อเสียงเป็นที่ยอมรับในระดับสากลด้านการทำธุรกิจระหว่างประเทศ การขนส่งทางทะเล และทางอากาศ บุคลากรมีการศึกษาและทักษะด้าน 	<ul style="list-style-type: none"> มีความสามารถในการแข่งขัน ด้านการขนส่งทางทะเล รัฐให้การสนับสนุน อาทิ การพัฒนาท่าเรือและการขนส่งทางทะเล มีความเชี่ยวชาญด้านการขนส่งน้ำมันและก๊าซ มีการดำเนินการค้าเสรีกับประเทศออกลงทุนในต่างประเทศ อาทิ ธุรกิจสายการบิน มีชื่อเสียงเป็นที่ยอมรับในระดับสากลด้านการทำธุรกิจในรูปแบบฮาลาล (Halal Logistics)

	ไทย	สิงคโปร์	มาเลเซีย
จุดอ่อน	<ul style="list-style-type: none"> ผู้ประกอบบริการในประเทศส่วนใหญ่มีขนาดเล็ก ดำเนินธุรกิจแบบไม่ครบวงจรและมีเครือข่ายไม่เพียงพอ และยังขาดการพัฒนาคุณภาพการให้บริการ โดยเฉพาะด้านเทคโนโลยี ขาดการสนับสนุนจากภาครัฐ เนื่องจากไม่มีหน่วยงานกลางที่ดูแลรับผิดชอบเรื่องนี้โดยตรง ผู้ประกอบการขาดความตระหนักถึงประโยชน์ด้านโลจิสติกส์และห่วงโซ่อุปทานอย่างมี 	<p>เทคโนโลยีด้านโลจิสติกส์ ห่วงโซ่อุปทาน และการบริหารจัดการ</p> <ul style="list-style-type: none"> ไม่คุ้นเคยกับการทำธุรกิจในประเทศกำลังพัฒนา และการทำธุรกิจในระดับท้องถิ่นที่ยังขาดการพัฒนาในด้านโครงสร้างพื้นฐาน พึ่งพิงตลาดต่างประเทศเป็นหลัก เนื่องจากตลาดในประเทศมีขนาดเล็ก ต้นทุนด้านบุคลากรสูง 	<ul style="list-style-type: none"> ได้รับการสนับสนุนจากรัฐบาลสูง อาจนำไปสู่ความเสียงและ ความอ่อนแอในการประกอบธุรกิจ ต้นทุนด้านบุคลากรสูง

	ไทย	สิงคโปร์	มาเลเซีย
	<p>ประสิทธิภาพ</p> <ul style="list-style-type: none"> บุคลากรในอุตสาหกรรมขาดทักษะและความรู้ด้านภาษาเทคโนโลยีสารสนเทศ และห่วงโซ่อุปทาน และเม็ดเงินเคยกับการดำเนินธุรกิจระหว่างประเทศ 		

ผลกระทบของการเปิดตลาดบริการโลจิสติกส์ในประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

หากพิจารณาผลกระทบต่อการเปิดตลาดบริการโลจิสติกส์ที่จะปฏิบัติตามแผนงานการรวมกลุ่มบริการโลจิสติกส์ของอาเซียนที่อยู่ภายใต้ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC) นั้น พบว่า ผลกระทบที่มีต่อธุรกิจบริการโลจิสติกส์ของไทยในระดับที่แตกต่างกันไป สรุปได้ดังนี้

กลุ่มบริการที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ จัดเป็นกลุ่มบริการที่ไม่ได้รับผลกระทบจากการเปิดตลาดมากนัก เนื่องจากมีกฎหมายเฉพาะที่ระบุเงื่อนไขที่ตั้งข้อจำกัดการถือหุ้นของต่างชาติ อาทิ กฎหมายเรือไทย กฎหมายการขนส่งทางบก กฎหมายการบิน และกฎหมายไปรษณีย์ เป็นต้น ทำให้กติกาที่ระบุอยู่ในกฎหมายมีสภาพบังคับเหนือกว่าข้อผูกพันที่อยู่ภายใต้ AEC (เนื่องจากข้อผูกพันใน AEC จะใช้เฉพาะกรณีที่ธุรกิจสาขาบริการนั้นไม่มีกฎหมายเฉพาะกำหนดเรื่องการเข้าสู่ตลาดของต่างชาติเท่านั้น) โดยกลุ่มบริการที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ ได้แก่

ก. บริการขนส่งสินค้าทางทะเล จะได้รับประโยชน์จากการเปิดตลาดการค้าสินค้าภายใต้ AEC เพิ่มขึ้น เนื่องจากปริมาณสินค้าที่เคลื่อนย้ายในภูมิภาคมากขึ้น ทำให้ขนาดตลาดใหญ่ขึ้น ขณะเดียวกันบริการขนส่งสินค้าทางทะเลของไทยจะไม่ได้รับผลกระทบจากการเปิดตลาดบริการโลจิสติกส์ภายใต้ AEC มากนัก เนื่องจากปัจจุบันไทยมีกองเรือพาณิชย์ที่ให้บริการเดินเรือขนส่งสินค้าระหว่างประเทศจำนวนไม่มาก มีสัดส่วนการขนส่งไม่เกินร้อยละ 10 ของปริมาณสินค้าที่ขนส่งทางทะเลทั้งหมดที่ขนส่งระหว่างไทยกับต่างประเทศ ธุรกิจต่างชาติได้ครอบส่วนแบ่งตลาดอยู่มากและเป็นเวลานานแล้ว ประกอบกับลักษณะการประกอบธุรกิจเดินเรือระหว่างประเทศก็มีความเป็นเสรีอยู่มากแล้ว กล่าวคือ ตามธรรมเนียมปฏิบัติของทุกประเทศ เรือต่างชาติสามารถมาแวะเทียบท่าเรือระหว่างประเทศและรับขนส่งสินค้าจากไทยได้โดยเสรี ในทางกลับกัน เรือไทยก็สามารถแวะเทียบท่าเรือในต่างประเทศและรับขนส่งสินค้ากลับมายังไทยและไปประเทศอื่นๆ ได้เช่นเดียวกัน

ข. บริการขนส่งสินค้าทางถนนระหว่างประเทศ จะได้รับประโยชน์จากการเปิดตลาดการค้าสินค้าภายใต้ AEC เพิ่มขึ้น เนื่องจากปริมาณสินค้าที่เคลื่อนย้ายในภูมิภาคมากขึ้น ทำให้ขนาดตลาดใหญ่ขึ้น ในขณะที่เดียวกันบริการขนส่งสินค้าทางถนนของไทยจะไม่ได้รับผลกระทบจากการเปิดตลาดบริการโลจิสติกส์ภายใต้ AEC มากนัก เนื่องจากกฎระเบียบที่ใช้กำกับเรื่องการเข้าสู่ตลาดของบริการขนส่งสินค้าทางถนนระหว่างประเทศจะอยู่ภายใต้กรอบความตกลงการขนส่งข้ามแดน (Cross Border Transport Agreement:

CBTA) ที่มีเงื่อนไขระบุเฉพาะว่าจะต้องเป็นรถบรรทุกที่มีคนชาติเป็นเจ้าของที่เป็นประเทศต้นทางหรือประเทศปลายทางที่จะต้องถือหุ่นเกินกว่าร้อยละ 50 ดังนั้น แม้ว่าบริการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศจะอยู่ในรายการที่ผูกพันต้องเปิดตลาดตาม AEC แต่ในข้อกำหนดนั้น ไทยไม่ต้องถูกบังคับให้เปิดตลาดบริการขนส่งสินค้าทางถนนระหว่างประเทศให้ต่างชาติถือหุ่นเกินกว่าร้อยละ 50 เนื่องจากกติกาตามความตกลงระหว่างประเทศ CBTA และกฎหมายการขนส่งทางบก มีสภาพบังคับเหนือกว่าข้อผูกพันการเปิดตลาดที่ระบุใน AEC

ค. บริการขนส่งสินค้าทางรางระหว่างประเทศ จะได้รับประโยชน์จากการเปิดตลาดการค้าสินค้าภายใต้ AEC เพิ่มขึ้น เนื่องจากปริมาณสินค้าที่เคลื่อนย้ายในภูมิภาคมากขึ้น ทำให้ขนาดตลาดใหญ่ขึ้น ในขณะที่เดียวกับบริการขนส่งสินค้าทางรางของไทยจะไม่ได้รับผลกระทบจากการเปิดตลาดบริการโลจิสติกส์ภายใต้ AEC มากนัก เนื่องจากเป็นการให้บริการโดยรัฐและเป็นบริการที่ผูกขาด ซึ่งไม่อยู่ภายใต้พันธกรณีของ AEC

ง. บริการขนส่งเอกสารและพัสดุภัณฑ์ จะได้รับประโยชน์จากการเปิดตลาดการค้าสินค้าภายใต้ AEC เพิ่มขึ้น เนื่องจากปริมาณเอกสารและพัสดุภัณฑ์ที่เคลื่อนย้ายในภูมิภาคมากขึ้น ทำให้ขนาดตลาดใหญ่ขึ้น ขณะเดียวกับบริการขนส่งเอกสารและพัสดุภัณฑ์ถือเป็นส่วนหนึ่งของบริการขนส่งทางถนนที่ระบุว่าผู้มีสิทธิให้บริการขนส่งภายในไทยจะต้องมีคนไทยเป็นผู้ถือหุ่นข้างมากกว่าร้อยละ 50 การที่ไทยผูกพันเปิดตลาดขนส่งเอกสารและพัสดุภัณฑ์ไว้ใน AEC จะไม่มีผล เพราะไทยมีกฎหมายเฉพาะ ได้แก่ กฎหมายขนส่งทางบกที่กำหนดเงื่อนไขการถือหุ่นข้างต้นไว้ว่า ต้องให้คนไทยถือหุ่นข้างมากกว่าร้อยละ 50 อย่างไรก็ตาม ในทางปฏิบัติพบว่า ธุรกิจต่างชาติที่เป็นผู้นำด้านการให้บริการจัดส่งเอกสารและพัสดุภัณฑ์ระดับโลกได้มาร่วมหุ่นกับคนไทยดำเนินธุรกิจจัดส่งเอกสารและพัสดุภัณฑ์ด้วยในไทยมานานแล้ว

กลุ่มบริการโลจิสติกส์ที่ไม่ใช่ขนส่ง จัดเป็นกลุ่มบริการที่เข้าข่ายได้รับผลกระทบจากการเปิดตลาด เนื่องจากไม่มีกฎหมายเฉพาะที่ระบุเงื่อนไขที่ตั้งข้อจำกัดการถือหุ่นของต่างชาติ โดยการเปิดตลาดการถือหุ่นจะเป็นไปตามนัยของกฎหมายการประกอบ

ธุรกิจของคนต่างด้าว (บัญชี 3) ซึ่งคณะกรรมการการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าวสามารถเห็นชอบให้คนต่างชาติถือหุ้นตั้งแต่ร้อยละ 50 ขึ้นไปได้ หากเห็นว่าเหมาะสม โดยกลุ่มบริการโลจิสติกส์ที่ไม่ใช่ขนส่ง และจะต้องผูกพันเปิดตลาดให้คนต่างชาติ (คนอาเซียน) ถือหุ้นได้ถึงร้อยละ 70 ประกอบด้วย

ก. บริการขนถ่ายสินค้าทางทะเล จะได้รับผลกระทบจากการเปิดตลาดเฉพาะเป็นบริการขนถ่ายสินค้าทางทะเล ณ ท่าเรือเอกชนที่ตั้งอยู่นอกเขตพื้นที่ท่าเรือของรัฐที่ต่างชาติสามารถเข้ามาถือหุ้นได้ถึงร้อยละ 70 อย่างไรก็ตาม บริการท่าเรือที่ทันสมัย เช่น ท่าเรือคอนเทนเนอร์ เป็นบริการที่ต้องลงทุนมาก ต้องใช้อุปกรณ์และระบบการจัดการที่ทันสมัย ขณะที่ใช้ระยะเวลาคืนทุนนาน ซึ่งการเปิดตลาดให้คนต่างชาติเข้ามาถือหุ้นได้น่าจะก่อให้เกิดผลดีมากกว่าผลเสียต่อประเทศ ประกอบกับปัจจุบันธุรกิจบริการขนถ่ายสินค้าทางทะเลจัดเป็นบริการที่คณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน (BOI) ส่งเสริมให้ต่างชาติร่วมทุนกับไทยอยู่แล้ว

ข. บริการเก็บรักษาและคลังสินค้า ได้แก่ ธุรกิจเก็บสินค้าและรับเติมสินค้า (Replenishment) ธุรกิจคลังสินค้า ไฮโดร ห้องเย็น ศูนย์กระจายสินค้าที่ให้บริการแก่สาธารณะ และบริการรับฝากสินค้าสาธารณะ เป็นต้น ซึ่งในภาพรวม ธุรกิจคลังสินค้าในประเทศไทยอยู่ในสภาพที่อุปทานมากกว่าอุปสงค์ (Oversupply) ประกอบกับ BOI จัดให้เป็นบริการศูนย์กระจายสินค้าระหว่างประเทศ และศูนย์กระจายสินค้าที่มีการติดตั้งอุปกรณ์ที่ทันสมัย เป็นธุรกิจที่ต่างชาติสามารถมาลงทุนได้ทั้งหมด ซึ่งการเปิดตลาดให้คนต่างชาติเข้ามาถือหุ้นและร่วมทุนได้ไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อผู้ประกอบการมากนัก อย่างไรก็ตาม ในการเปิดตลาดบริการเก็บรักษาและคลังสินค้านั้น ควรมีการพิจารณาความเหมาะสมในการผูกพันการเปิดตลาดบริการคลังสินค้าบางประเภท ได้แก่ คลังสินค้าสำหรับเก็บสินค้าตามโครงการรับจำนำ/ ประกันราคาสินค้าของรัฐบาล ซึ่งส่วนใหญ่เป็นการรับฝากและดูแลรักษาผลิตภัณฑ์ทางการเกษตร เช่น ข้าวโพด ข้าว กุ้งขาว มันสำปะหลัง เนื่องจากอาจมีผลต่อความมั่นคงทางเศรษฐกิจได้

ค. บริการตัวแทนขนส่งสินค้าและตัวแทนออกของรับอนุญาต ได้แก่ ธุรกิจตัวแทนบริหารจัดการขนส่งสินค้า (Freight Forwarder) ธุรกิจตัวแทนเรือ นายหน้าซื้อขายเรือ ธุรกิจตัวแทนออกของรับอนุญาต (Customs Broker) และชิปปิ้ง เป็นต้น ซึ่งพบว่า ธุรกิจตัวแทนขนส่งสินค้าจัดอยู่ในธุรกิจที่ได้รับผลกระทบจากการเปิดตลาด เนื่องจากผู้ประกอบการกลุ่มดังกล่าวในไทยเป็นธุรกิจขนาดกลางและย่อม (SME) มีเงินทุนน้อย และมีผู้ประกอบการอยู่เป็นจำนวนมาก

ง. บริการตรวจสอบสินค้า ได้แก่ ธุรกิจเซอร์เวย์เยอร์ (Surveyor) ธุรกิจตรวจสอบสินค้าก่อนบรรทุกขึ้นเรือ และธุรกิจตรวจสอบรับรองสินค้าก่อนทำการส่งออก เป็นต้น ซึ่งพบว่า ธุรกิจบริการตรวจสอบสินค้าในไทยส่วนใหญ่จะเป็นเครือข่ายของธุรกิจข้ามชาติอยู่แล้ว เนื่องจากต้องอาศัยความน่าเชื่อถือระดับสากล และมีความเป็นมืออาชีพและมีห้องปฏิบัติการในการตรวจสอบและวิเคราะห์สินค้าแบบครบวงจร ซึ่งผู้ประกอบการของไทยยังไม่มีศักยภาพและความน่าเชื่อถือในระดับที่มากพอจะประกันผลของการตรวจสอบ ซึ่งการเปิดตลาดให้คนต่างชาติเข้ามาถือหุ้นและร่วมทุนได้ไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อผู้ประกอบการในไทยมากนัก

จ. บริการบรรจุหีบห่อ ได้แก่ บริการรับทำหีบห่อ ลังโปรง ลังทีกั แผ่นรองไม้ การทำป้ายหรือสติกเกอร์ที่จำเป็นในการขนส่ง การทำสายรัดและการห่อหุ้มสินค้าด้วยพลาสติก เป็นต้น ซึ่งพบว่า ธุรกิจบริการบรรจุหีบห่ออยู่ในธุรกิจที่ได้รับผลกระทบจากการเปิดตลาด เนื่องจากผู้ประกอบการกลุ่มดังกล่าวในไทยเป็นธุรกิจขนาดกลางและย่อมและมีเงินทุนน้อย นอกจากนี้ บริการบรรจุหีบห่อมักจะเป็นบริการที่กลุ่มธุรกิจตัวแทนขนส่ง เช่น ตัวแทนบริหารจัดการขนส่ง (Freight Forwarder) และคลังสินค้าจัดไว้ให้กับลูกค้า ส่งผลให้การผูกพันเปิดตลาดบริการบรรจุหีบห่อจะมีผลกระทบต่อเนื่องไปถึงธุรกิจตัวแทนขนส่งและคลังสินค้าด้วย

ข้อเสนอแนะการปรับตัวของธุรกิจโลจิสติกส์ไทย

ผลกระทบของของโลกาภิวัตน์ทางการค้าและประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนเป็นการสร้างบริบทใหม่ของสภาพแวดล้อมในการประกอบธุรกิจ ที่ทำให้ธุรกิจโลจิสติกส์ของไทย

มีการปรับตัว ตลอดจนหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้องต้องมีการปรับรูปแบบการให้การสนับสนุนธุรกิจโลจิสติกส์ของไทยให้สามารถปรับตัวรองรับได้

ภาครัฐ

1) พัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกในการประกอบธุรกิจโลจิสติกส์ โดยให้ความช่วยเหลือด้านเงินทุนโดยการเสนอสินเชื่อระยะยาว ดอกเบี้ยต่ำ และระยะเวลาปลอดดอกเบี้ยนานแก่ผู้ประกอบการโลจิสติกส์ไทย เนื่องจากธุรกิจ LSP มีความเสี่ยงมาก ผลตอบแทนน้อย และระยะเวลาคืนทุนนาน ในขณะที่ผู้ประกอบการต่างชาติมีเงินทุนมากกว่าและสามารถกู้ยืมเงินเงื่อนไขพิเศษได้จากสถาบันการเงินหรือกองทุนที่จัดตั้งขึ้นมาเป็นพิเศษเพื่อให้สินเชื่อประเภทนี้แก่ผู้ประกอบการขนส่งและโลจิสติกส์

2) พัฒนาศักยภาพและสร้างเครือข่าย LSP ไทยเชื่อมโยงตลาดสากล เช่น มาตรฐาน ISO และมาตรฐาน Green Logistics มาตรฐานบุคลากรและแรงงานในธุรกิจบริการโลจิสติกส์ ตลอดจนพัฒนาผู้ประกอบการ LSP ให้มีการรวมตัวกันเพื่อสามารถให้บริการได้อย่างครบวงจร เพื่อลดการแข่งขันกันเอง และเพิ่มศักยภาพการทำธุรกิจให้ครบวงจร

3) จัดทำฐานข้อมูลเพื่อประกอบการตัดสินใจทางโลจิสติกส์ อาทิ ข้อมูลประเภทสินค้าและเส้นทางการขนส่ง ข้อมูลความต้องการขนส่งในเส้นทางต่างๆ ข้อมูลโครงสร้างต้นทุนการประกอบธุรกิจ ข้อมูลกฎระเบียบและวิธีการทำธุรกิจบริการโลจิสติกส์ในประเทศเพื่อนบ้าน เช่น ลาว เวียดนาม กัมพูชา พม่า และมาเลเซีย ซึ่งธุรกิจที่ไทยมีโอกาสขยายตลาดการค้าและการลงทุนในต่างประเทศได้ ตลอดจนจัดกิจกรรมและมาตรการสนับสนุนให้ผู้ประกอบการไทยที่มีความพร้อมไปเปิดธุรกิจโลจิสติกส์ของไทยในประเทศเพื่อนบ้านเพื่อให้สามารถรองรับการนำเข้าและส่งออกระหว่างไทยกับประเทศเพื่อนบ้านที่เติบโตเพิ่มขึ้น

4) สนับสนุนให้ผู้ส่งสินค้าหันมาใช้บริการโลจิสติกส์ของไทยมากขึ้น โดยการประชาสัมพันธ์เชิงรุกและส่งเสริมให้มีการส่งออกในราคา CIF (Cost, Insurance and Freight) และนำเข้าในราคา FOB (Free on Board) เพื่อสร้างโอกาสทางธุรกิจบริการโลจิสติกส์

สตักส์ของไทย ตลอดจนสนับสนุนการใช้ประโยชน์เส้นทางขนส่งและโลจิสติกส์ภายใต้กรอบอนุภูมิภาคให้สามารถลดต้นทุนโลจิสติกส์เพื่อการส่งออกไปประเทศเพื่อนบ้าน

ภาคเอกชน

1) พัฒนาและปรับปรุงคุณภาพบริการให้มีศักยภาพ ด้วยการพัฒนาเทคโนโลยีให้ทันสมัยต่อเนื่อง พัฒนาฝีมือแรงงาน และขณะเดียวกันก็พยายามลดต้นทุนการผลิตลง

2) ควรผลักดันให้มีการลงทุนในลักษณะเครือข่ายวิสาหกิจ (Cluster) ในต่างประเทศ โดยเฉพาะประเทศเพื่อนบ้าน โดยให้ธุรกิจรายใหญ่ของไทยที่เป็นผู้ผลิตสินค้าเข้าไปลงทุนในต่างประเทศ และให้ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ของไทยติดตามเข้าไปให้บริการ

3) พัฒนาความสามารถด้านการใช้ภาษาอังกฤษและภาษาต่างประเทศ โดยเฉพาะปัจจุบันที่ไทยและอาเซียนมีการรวมกลุ่มเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน รวมทั้งการที่ไทยมีการทำการค้ามากขึ้นกับประเทศในแถบเอเชีย เช่น จีน ญี่ปุ่น เกาหลีใต้ และอินเดีย

สรุป

แผนงานภายใต้ AEC กำหนดให้ประเทศสมาชิกอาเซียนจะต้องเปิดให้ประเทศสมาชิกอาเซียนอื่นสามารถถือหุ้นได้ในธุรกิจบริการโลจิสติกส์ได้ไม่น้อยกว่าร้อยละ 70 รวมทั้งยกเลิกข้อจำกัดสำหรับการค้าบริการข้ามพรมแดน และลดข้อจำกัดในการเคลื่อนย้ายแรงงานทักษะ ภายในปี ค.ศ. 2013 (พ.ศ. 2556) การเปิดเสรีบริการโลจิสติกส์ของไทย จะส่งผลดีในการทำให้ต่างชาติมีความมั่นใจในการนำเงินมาลงทุนมากขึ้น การเปิดเสรีจะช่วยพัฒนาการแข่งขันบริการใหม่ๆ เพิ่มประสิทธิภาพบริการ และทำให้ผู้ประกอบการและบุคลากรไทยได้รับการถ่ายทอดความรู้ทางด้านการบริหารจัดการและเทคโนโลยี ในส่วนของผลกระทบจากการเปิดเสรีนั้น คาดว่าผู้ประกอบการโลจิสติกส์แต่ละกลุ่มจะได้รับผลกระทบในระดับที่แตกต่างกัน

กลุ่มบริการที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ: จัดเป็นกลุ่มที่ไม่ได้รับผลกระทบมากนัก เนื่องจากมีกฎหมายเฉพาะที่ระบุเงื่อนไขที่ตั้งข้อจำกัดการถือหุ้นของต่างชาติ อาทิ กฎหมายเรือไทย กฎหมายการขนส่งทางบก กฎหมายการเดินอากาศ และกฎหมายไปรษณีย์ บริการในกลุ่มนี้ได้แก่ การขนส่งสินค้าทางทะเล การขนส่งสินค้าทางถนนระหว่างประเทศ การขนส่งสินค้าทางรางระหว่างประเทศ การขนส่งเอกสารและพัสดุภัณฑ์

กลุ่มบริการโลจิสติกส์ที่ไม่ใช่ขนส่ง: เป็นกลุ่มบริการที่เข้าข่ายได้รับผลกระทบจากการเปิดตลาดเนื่องจากไม่มีกฎหมายเฉพาะที่ระบุเงื่อนไขที่ตั้งข้อจำกัดการถือหุ้นของต่างชาติ การอนุญาตถือหุ้นของต่างชาติจะเป็นไปตามนัยของกฎหมายการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว (บัญชี 3) บริการในกลุ่มนี้ ประกอบด้วย บริการขนถ่ายสินค้าทางทะเล บริการเก็บรักษาสินค้าและคลังสินค้า บริการตัวแทนขนส่งสินค้าและตัวแทนออกของรับอนุญาต บริการตรวจสอบสินค้า และบริการบรรจุหีบห่อ

ข้อเสนอแนะการปรับตัวของธุรกิจโลจิสติกส์ไทย ภาครัฐควรพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกในการประกอบธุรกิจบริการโลจิสติกส์ เช่น การให้ความช่วยเหลือด้านเงินทุน โดยการให้สินเชื่อบริหาร การจัดตั้งศูนย์ให้ความรู้และคำปรึกษาแก่ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ เป็นต้น รวมทั้งการสนับสนุนการรวมตัวของผู้ประกอบการไทยเพื่อสามารถให้บริการได้ครบวงจร การสร้างเครือข่ายของผู้ประกอบการไทยเชื่อมโยงกับต่างประเทศ และการสนับสนุนให้ผู้ส่งออกหันมาใช้บริการโลจิสติกส์ไทยมากขึ้น ในส่วนของภาคเอกชน ผู้ประกอบการจะต้องพัฒนาและปรับปรุงคุณภาพบริการให้มีศักยภาพ ด้วยการพัฒนาเทคโนโลยีให้ทันสมัยต่อเนื่อง พัฒนาฝีมือแรงงาน พยายามลดต้นทุนการดำเนินกิจการ และพัฒนาความสามารถด้านการใช้ภาษาอังกฤษและภาษาต่างประเทศ นอกจากนี้ ควรผลักดันให้มีการลงทุนในลักษณะเครือข่ายวิสาหกิจ (Cluster) ในต่างประเทศ โดยเฉพาะประเทศเพื่อนบ้าน โดยให้ธุรกิจรายใหญ่ของไทยที่เป็นผู้ผลิตสินค้าเข้าไปลงทุนในต่างประเทศ และให้ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ของไทยติดตามเข้าไปให้บริการด้วย

เอกสารอ้างอิง

Siew Yean Tham (2008) *ASEAN Open Skies and the Implications for Airport Development Strategy in Malaysia*, Asian Development Bank, Manila

ASEAN Secretariate (2010) *Roadmap for the Integration of Logistics Services*, Jakarta, Indonesia www.aseansec.org/20883.pdf

Department of Trade Negotiations (2010) *AEC Scorecard*, Nonthaburi,

SCB EIC Analysis Unit (2012), *Business Opportunities for Service Sector under the AEC*, Siam Commercial Bank, Bangkok

กรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศ (2552) *AEC Watch จับตาเปิดเสรีภาคบริการ*, นนทบุรี