

แนวทางการเพิ่มประสิทธิภาพการส่งออกสินค้าทางอากาศ

Guidelines to Increase the Efficiency of Exporting Air Freight

อมรา ดอกไม้¹ และศุภลักษณ์ ศรีวิไล²

บทคัดย่อ

บทความนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อเสนอแนวทางในการเพิ่มปริมาณการส่งออกสินค้าทางอากาศของประเทศไทย การศึกษาครั้งนี้เป็นการรวบรวมข้อมูลจากหลักฐานต่าง ๆ ได้แก่ ดัชนีวัดประสิทธิภาพระบบโลจิสติกส์ระหว่างประเทศ (LPI) ปี 2561 และรายงานโลจิสติกส์ของประเทศไทยประจำปี 2558 - 2560 โดยผู้เขียนมีแนวทางในการเพิ่มปริมาณการขนส่งสินค้าทางอากาศของประเทศไทยให้อยู่ในระดับสูงขึ้น โดยใช้ดัชนีชี้วัดขีดความสามารถโลจิสติกส์ (Logistics Performance Index: LPI) ซึ่งมีเกณฑ์ในการพิจารณาทั้งหมด 6 องค์ประกอบ ดังนี้ 1) ประสิทธิภาพของกระบวนการศุลกากร (The efficiency of customs and border management clearance) 2) คุณภาพโครงสร้างสิ่งอำนวยความสะดวกทางการขนส่งและการค้า (The quality of trade and transport infrastructure) 3) การเตรียมการขนส่งระหว่างประเทศ (International Shipment) 4) การเพิ่มสมรรถนะผู้ให้บริการโลจิสติกส์ทั้งภาครัฐและธุรกิจ (Logistics Quality and Competence) 5) ความตรงต่อเวลาของการบริการ (Timeliness) 6) ระบบการติดตามและตรวจสอบ (Tracking and Tracing) ซึ่งผลลัพธ์ที่ได้จากบทความนี้จะเป็แนวทางสำคัญในการเพิ่มปริมาณการส่งออกสินค้าทางอากาศของประเทศไทยและเพิ่มประสิทธิภาพดัชนีชี้วัดขีดความสามารถโลจิสติกส์ไทยให้ได้ในระดับที่สูงขึ้น

คำสำคัญ : การเพิ่มประสิทธิภาพ การส่งออก การขนส่งทางอากาศ

Abstract

The aim of this study was to examine an approach to increase the amount of export by air freight in Thailand. In this research, data was collected from various sources including International Logistics Performance Index (LPI) 2018 and the logistics reports of Thailand of the years 2005-2017. The researcher's approach to increase the amount of export by air freight was using Logistics Performance Index (LPI) which had 6-component criteria as follows: 1) customs should be improved to reduce the steps in processing import-export; 2) infrastructure must provide facilities to link networks and to support multimodal transport; 3) international shipments must be available; 4) logistics quality and competence of both governmental and private sectors; 5) timeliness of executives, and 6) tracking and tracing system. The results from this study will be the important guidelines to increase the volume

¹ สาขาวิชาการจัดการโลจิสติกส์ คณะวิทยาการจัดการ มหาวิทยาลัยราชภัฏพระนครศรีอยุธยา E-mail : ammara.d@aru.ac.th

² สาขาวิชาการจัดการโลจิสติกส์ คณะวิทยาการจัดการ มหาวิทยาลัยราชภัฏพระนครศรีอยุธยา E-mail : suphalak@aru.ac.th

of air exports in Thailand and increase the efficiency of the Thai Logistics Competency Index to a higher level.

Keywords: Efficiency, Export, Air Freight

วันที่รับบทความ : 7 มีนาคม 2563

วันที่แก้ไขบทความ : 11 มิถุนายน 2563

วันที่ตอบรับตีพิมพ์บทความ : 15 พฤษภาคม 2563

1. บทนำ

ยุทธศาสตร์ชาติระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2560 - 2579) เป็นกรอบแนวทางในการบริหารประเทศระยะยาว โดยมีเป้าหมายให้ประเทศมีความมั่นคง มั่งคั่ง และยั่งยืน โดยมีแนวทางในการขับเคลื่อนการพัฒนาโลจิสติกส์ภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี เป็นเป้าหมายที่สำคัญต่อการพัฒนาระบบโลจิสติกส์และห่วงโซ่อุปทานที่มุ่งสู่อนาคตของประเทศไทยปี 2579 ให้สัมฤทธิ์ผล โดยมีการยกระดับศักยภาพโลจิสติกส์ภาคอุตสาหกรรมสนับสนุนฐานอุตสาหกรรมเดิมและอุตสาหกรรมอนาคตให้เป็นฐานสร้างรายได้ใหม่ของประเทศ พัฒนาระบบบริหารจัดการโลจิสติกส์ภาคการเกษตรให้มีประสิทธิภาพ เพิ่มขีดความสามารถของธุรกิจบริการโลจิสติกส์ให้สามารถกระจายฐานการบริการและการลงทุนที่เชื่อมโยงในอาเซียนอย่างมีประสิทธิภาพ เพื่อส่งเสริมให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการผลิต การค้า การบริการ และการลงทุนในอนุภูมิภาคและภูมิภาคอาเซียน และมุ่งสู่การเป็นประเทศที่มีรายได้สูงและเป็นประเทศที่พัฒนาภายในปี 2579 (สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, 2560) นอกจากนี้ประเทศไทยยังเป็นศูนย์กลางด้านการขนส่งและระบบโลจิสติกส์ที่สำคัญของภูมิภาคอาเซียน จากผลการจัดอันดับความสามารถด้านโลจิสติกส์ของธนาคารโลก พบว่า ประเทศไทยมีความสามารถด้านโลจิสติกส์ดีขึ้นจากปี 2560 โดยอยู่ในอันดับที่ 32 จากทั้งหมด 160 ประเทศทั่วโลก และเป็นอันดับสองของอาเซียนรองจากประเทศสิงคโปร์ (ธนาคารโลก, 2561) เนื่องจากได้รับ

ผลกระทบเชิงบวกจากการขับเคลื่อนแผนงานทางด้านโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่ง การปฏิรูประบบโลจิสติกส์ของประเทศ รวมถึงการปรับปรุงประสิทธิภาพด้านศุลกากรค่าใช้จ่ายสำหรับการขนส่งและเมื่อพิจารณานโยบายของรัฐบาลพบว่า มีการให้ความสำคัญกับการพัฒนาอุตสาหกรรมการบิน และแนวคิดการเป็น Hub ในการขนส่งทางอากาศโดยมีท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเป็น Gate Way นอกจากนั้นรัฐบาลยังได้มีการดำเนินโครงการระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (EEC) ซึ่งส่งผลให้เกิดการพัฒนาการบินในพื้นที่ของสนามบินอู่ตะเภา โดยมีการวางแผนสร้างสนามบินที่สามารถรองรับผู้โดยสารจำนวน 60 ล้านคน และมีการวางแผนประกอบของสนามบินเพื่อเป็นศูนย์กลางการพัฒนาเมืองการบิน (สถาบันการวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย, 2560) นอกจากนี้ประเทศไทยยังมีความได้เปรียบในเชิงภูมิศาสตร์ในการเป็นศูนย์กลางการขนส่งทางอากาศที่สำคัญของภูมิภาคอาเซียน

จากข้อมูลข้างต้นจะเห็นได้ว่า การดำเนินนโยบายของรัฐบาล ทั้งในส่วนของโครงการระเบียงเศรษฐกิจ (EEC) การให้ความสำคัญในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางด้านคมนาคมขนส่ง รวมทั้งการให้ความสำคัญกับแนวคิดตลาดการบินเดี่ยวของอาเซียน สนับสนุนต่อการพัฒนาการขนส่งสินค้าทางอากาศของประเทศเป็นอย่างมาก ในบทความนี้ผู้เขียนจึงได้เสนอแนวทางในการเพิ่มปริมาณการส่งออกสินค้า

ทางอากาศของประเทศ ในมิติของดัชนีชี้วัดขีดความสามารถโลจิสติกส์ เป็นเกณฑ์ในการพิจารณา ซึ่งประกอบไปด้วย 6 องค์ประกอบ ดังนี้ 1) ประสิทธิภาพของกระบวนการศุลกากร (The efficiency of customs and border management clearance) 2) คุณภาพโครงสร้างสิ่งอำนวยความสะดวกการขนส่งและการค้า (The quality of trade and transport infrastructure) 3) การเตรียมการขนส่งระหว่างประเทศ (International Shipment) 4) การเพิ่มสมรรถนะผู้ให้บริการโลจิสติกส์ทั้งภาครัฐและธุรกิจ (Logistics Quality and Competence) 5) ความตรงต่อเวลาของการบริการ (Timeliness) 6) ระบบการติดตามและตรวจสอบ (Tracking and Tracing)

2. เนื้อหา

2.1 ความสำคัญของการขนส่งสินค้าทางอากาศ

การขนส่งทางอากาศมีบทบาทสำคัญต่อเศรษฐกิจและสังคมของโลก เพราะเป็นบริการขนส่งที่มีความสะดวกรวดเร็ว และปลอดภัยกว่าการขนส่งรูปแบบอื่น เหมาะกับการขนส่งสินค้าประเภทที่สูญเสียน้ำหนักหรือสินค้าต้องการความรวดเร็วในการใช้งาน โดยเฉพาะในภาวะปัจจุบันที่ประเทศต่างๆ มีการคมนาคมติดต่อกันมากขึ้นส่งผลให้การขนส่งทางอากาศของโลกขยายตัวเพิ่มขึ้นตลอดเวลา ซึ่งภูมิภาคที่การขนส่งทางอากาศขยายตัวมากที่สุดคือภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก (ณัฐวุฒิ ศิลลาโชติ, 2555) ดังนั้นการขนส่งทางอากาศจึงเป็นธุรกิจสาธารณูปโภคประเภทหนึ่งที่มีความสำคัญ และการขนส่งประเภทนี้ทำให้ธุรกิจสามารถขยายตัวได้รวดเร็วทั้งในและต่างประเทศ ในการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศสำหรับสินค้าบางประเภทแล้ว เรื่องเวลาเป็นสิ่งสำคัญในการขนส่งสินค้าทั้งทางน้ำและทางถนน ดังนั้นแล้วเวลาที่ใช้ในการขนส่งจึงจำเป็นต้องใช้ให้คุ้มค่าและเกิดประโยชน์สูงสุด การขนส่งสินค้าทางอากาศมีบทบาทสำคัญในการขนส่งสินค้าที่ต้องการแข่งกับเวลา และลด

ความเสียหายที่มีสาเหตุจากการขนส่งให้น้อยที่สุดด้วยลักษณะเฉพาะตัวที่มีความเร็วสูงเมื่อเทียบกับรูปแบบการขนส่งทุกประเภท สามารถขนส่งได้ระยะทางที่ไกลกว่าการขนส่งทางถนน ความจุของยานพาหนะในการขนส่งสินค้ามากกว่าการขนส่งสินค้าทางบกแต่น้อยกว่าการขนส่งทางทะเลและทางรถไฟ สามารถขนส่งสินค้าได้หลากหลายประเภท ทั้งนี้ขึ้นกับลักษณะของภาชนะที่ใช้บรรจุเป็นหลัก แต่การขนส่งทางอากาศมีค่าใช้จ่ายต่อหน่วยสูงมาก และมีความต้องการโครงสร้างพื้นฐานจำนวนมากเพื่อรองรับรูปแบบการขนส่งสินค้าทางอากาศทั้งระบบ นอกจากนี้ยังคงต้องอาศัยระบบขนส่งสินค้าทางถนนช่วยเพิ่มความสามารถในการเข้าถึงพื้นที่ต่าง ๆ ทั้งนี้การขนส่งทางอากาศสามารถเชื่อมต่อการขนส่งรูปแบบอื่น ๆ ได้ที่ท่าอากาศยานเท่านั้น (ณัฐพล วัฒนชัย, 2562) ได้อธิบาย การขนส่งสินค้าทางอากาศมีปัจจัยสำคัญคือ 1) ความรวดเร็ว การขนส่งทางอากาศเป็นรูปแบบที่มีการขนส่งที่รวดเร็วที่สุดเมื่อเปรียบเทียบกับรูปแบบการขนส่งทางถนน ทางรถไฟ ทางเรือ และทางท่อ 2) ความแน่นอน เนื่องจากการขนส่งสินค้าทางอากาศต้องมีตารางการบินที่แน่นอน และมีความตรงต่อเวลาในการขนส่งให้ถึงจุดหมายปลายทาง

2.2 การขนส่งกับการพัฒนาประเทศไทย

ค่านาย อภิปรชญาสกุล (2550) ได้อธิบายการขนส่งกับการพัฒนาประเทศไทย มีความเกี่ยวข้องกับการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศเป็นอย่างมาก ทำให้เกิดการตลาดมากขึ้น (Market Expansion) เกิดการซื้อขายแลกเปลี่ยนสินค้า เกิดการกระจายสินค้า และการกระจายรายได้ ทำให้เกิดเสถียรภาพด้านราคา (Price Stabilization and Equalization) เพราะการขนส่งจะนำสินค้าและบริการให้กระจายออกไปยังตลาดทั่วทุกภาค และทันต่อเวลาที่ต้องการ นอกจากนี้ยังก่อให้เกิดความเจริญทัดเทียมกัน และทำให้เกิดความสัมพันธ์ระหว่างประเทศ นอกจากนี้ปัจจัยสำคัญที่ผลักดันให้การขนส่งทางอากาศเติบโตขึ้น ได้แก่ แนวโน้มการเติบโตทางเศรษฐกิจและการค้าโลก และทิศทางการแข่งขันทางการ

ค้าในโลกยุคใหม่ที่มีงเน้นความรวดเร็วและความยืดหยุ่นในการส่งมอบสินค้าและการบริการที่กำลังกลายเป็นข้อได้เปรียบหลักของการแข่งขันในอนาคต

2.3 ความหมาย ความสำคัญ การแบ่งกลุ่มรายได้ของประเทศในภูมิภาคอาเซียน

ธนาคารโลก (2561) ได้ให้ข้อมูลปริมาณการขนส่งสินค้าทางอากาศ โดยมีการพิจารณาข้อมูลในส่วนของประเทศในภูมิภาคอาเซียน รายละเอียดดังตารางที่ 1

ตารางที่ 1 การแบ่งกลุ่มรายได้ของประเทศในภูมิภาคอาเซียน โดยพิจารณาจากปริมาณการขนส่งสินค้าทางอากาศ

Country Name	Income Group
Singapore	High income
Brunei Darussalam	High income
Thailand	Upper middle income
Malaysia	Upper middle income
Indonesia	Lower middle income
Cambodia	Lower middle income
Lao PDR	Lower middle income
Myanmar	Lower middle income
Philippines	Lower middle income
Vietnam	Lower middle income

ที่มา: ธนาคารโลก (2561)

จากตารางสามารถแบ่งกลุ่มรายได้ของประเทศในภูมิภาคอาเซียน ใช้เกณฑ์ในการวัดจากการขนส่งทางอากาศที่มีปริมาณของการขนส่งสินค้าด้วยและสูงทางการทูตที่ดำเนินการในแต่ละขั้นตอนการบิน (การดำเนินงานของเครื่องบินจากการบินขึ้นสู่การลงจอดครั้งต่อไป) วัดเป็นเมตรติดต่อกันที่เดินทาง หน่วยเป็นกิโลเมตร และมีการพิจารณาจากปริมาณการขนส่งสินค้าทางอากาศออกเป็น 4 กลุ่ม ดังนี้ 1. กลุ่มรายได้สูง (High income) 2. กลุ่มรายได้ปานกลางระดับบน (Upper middle income) 3. รายได้ปานกลางระดับล่าง (Lower

middle income) และ 4. กลุ่มรายได้ต่ำ (Low income) ตามลำดับ นอกจากนี้ยังพบว่าประเทศไทยอยู่ในกลุ่มที่ 2 คือกลุ่มที่มีปริมาณการขนส่งสินค้าทางอากาศอยู่ในกลุ่มประเทศที่มีรายได้ปานกลางระดับบน (Upper middle income) และผู้เขียนได้ทำการศึกษาเพิ่มเติมจากรายได้ของประเทศไทย โดยพิจารณาจากปริมาณการขนส่งสินค้าทางอากาศ รายละเอียดดังตารางที่ 2

ตารางที่ 2 รายได้ของประเทศไทยโดยพิจารณาจากปริมาณการขนส่งสินค้าทางอากาศ

Country Name	Income Group	Volume (million ton)		
		2015	2016	2017
Thailand	Upper middle income	3.69	3.60	3.84

ที่มา: ธนาคารโลก (2561)

เมื่อพิจารณาข้อมูลจากตารางที่ 2 พบว่า ประเทศไทยมีปริมาณการขนส่งสินค้าทางอากาศอยู่ในกลุ่มประเทศที่มีรายได้ปานกลางระดับบน ผู้เขียนมีความสนใจในการเพิ่มปริมาณการขนส่งสินค้าทางอากาศของประเทศไทยให้อยู่ในระดับที่สูงขึ้น โดยที่ประเทศไทยจะมีปริมาณการขนส่งสินค้าทางอากาศที่เพิ่มขึ้นและสามารถอยู่ในกลุ่มประเทศที่มีรายได้สูง (High income) ในทัศนะของผู้เขียนได้มองถึงการพัฒนาศักยภาพด้านโลจิสติกส์ของไทย โดยใช้หลักดัชนีชี้วัดขีดความสามารถโลจิสติกส์ (Logistics Performance Index: LPI) ในการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันด้านโลจิสติกส์และเป็นแนวทางการเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งสินค้าทางอากาศของประเทศไทย

2.4 ความหมาย ความสำคัญ ดัชนีชี้วัดขีดความสามารถโลจิสติกส์

ธนาคารโลก (2561) ได้อธิบาย Logistics Performance Index (LPI) คือการเพื่อประเมินศักยภาพทางด้านโลจิสติกส์ของประเทศต่างๆในโลก 155 ประเทศ

โดยเป็นการประเมินจากผู้ประกอบการที่มีความเห็นกับประเด็นทางด้านโลจิสติกส์ด้วยแบบสอบถามและประมวลผลมาเป็นคะแนนเพื่อเปรียบวัดประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ของแต่ละประเทศ โดยดัชนี LPI ของธนาคารโลกมี 6 องค์ประกอบได้แก่ 1) ประสิทธิภาพของกระบวนการศุลกากร (The efficiency of customs and border management clearance) 2) คุณภาพโครงสร้างสิ่งอำนวยความสะดวกการขนส่งและการค้า (The quality of trade and transport infrastructure) 3) การเตรียมการขนส่งระหว่างประเทศ (International Shipment) 4) การเพิ่มสมรรถนะผู้ให้บริการโลจิสติกส์ทั้งภาครัฐและธุรกิจ (Logistics Quality and Competence) 5) ความตรงต่อเวลาของการบริการ (Timeliness) 6) ระบบการติดตามและตรวจสอบ (Tracking and Tracing) โดยทุกองค์ประกอบมีเกณฑ์การให้คะแนนตั้งแต่ 1 - 5 โดยหากผู้ตอบแบบสอบถามตอบว่าต่ำมาก (very low) จะให้ระดับคะแนนเป็น 1 และหากตอบว่าสูงมาก (very high) จะให้ระดับคะแนนเป็น 5 จากนั้นนำคะแนนที่ได้ดังกล่าวมาจัดทำเป็นดัชนี LPI ด้วยเทคนิค principal component analysis (PCA) โดยหากดัชนี LPI เข้าใกล้ 1 แสดงว่าระบบโลจิสติกส์ของประเทศนั้นๆ ไม่มีประสิทธิภาพ และหากดัชนี LPI เข้าใกล้ 5 แสดงว่าระบบโลจิสติกส์มีประสิทธิภาพสูง ผลจากการศึกษา พบว่า ในปี 2561 ประเทศไทยมีประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์เป็นอันดับ 2 ของอาเซียน และอยู่ในอันดับที่ 32 ของโลกจากทั้งหมด 160 ประเทศ ทั้งนี้เมื่อพิจารณาถึงระดับคะแนน LPI ของกลุ่มประเทศในภูมิภาคอาเซียนในปี 2561 พบว่า ประเทศสิงคโปร์มีคะแนนรวมดัชนีชี้วัดประสิทธิภาพโลจิสติกส์มากที่สุดเท่ากับ 4.00 เป็นอันดับที่ 1 ในภูมิภาคอาเซียนและเป็นอันดับ 7 ของโลก รองลงมาคือประเทศไทย มีคะแนนรวมเท่ากับ 3.41 และอยู่ในลำดับที่ 32 ของโลก เมื่อพิจารณาในแต่ละองค์ประกอบ พบว่า องค์ประกอบที่ 1 ด้านประสิทธิภาพของกระบวนการศุลกากร (The efficiency of customs and border management clearance)

และองค์ประกอบที่ 2 ด้านคุณภาพโครงสร้างสิ่งอำนวยความสะดวกการขนส่งและการค้า (The quality of trade and transport infrastructure) ซึ่งปัจจัยทั้งสองด้านนี้ เป็นปัจจัยที่ได้คะแนนน้อยที่สุด คือมีคะแนนเท่ากับ 3.14 ทั้งสองปัจจัยหากประเทศไทยสามารถเพิ่มประสิทธิภาพการดำเนินงานในทั้งสององค์ประกอบนี้ด้วยแก้ไขปรับปรุงขีดความสามารถโลจิสติกส์ด้วยนโยบายของรัฐจะทำให้ประเทศไทยสามารถพัฒนาศักยภาพด้านโลจิสติกส์ให้อยู่ในระดับที่สูงขึ้น

3. บทสรุป

แนวทางในการเพิ่มปริมาณการขนส่งสินค้าทางอากาศของประเทศไทยให้อยู่ในระดับที่สูงขึ้น ดังนี้

องค์ประกอบที่ 1 ประสิทธิภาพของกระบวนการศุลกากร (The efficiency of customs and border management clearance) โดยการพัฒนาระบบ Nation Single Window: NSW เป็นระบบการบริการเชื่อมโยงข้อมูลหน่วยงานทั้งภาครัฐและภาคธุรกิจทั้งแบบ G2G G2B และ B2B สำหรับการนำเข้า – ส่งออก และโลจิสติกส์ ซึ่งการนำระบบ NSW มาใช้ในการดำเนินกิจกรรมจะช่วยเพิ่มความรวดเร็วในการนำเข้าและส่งออกสินค้า ลดระยะเวลาในการติดต่อ หน่วยงานและจำนวนเอกสาร นอกจากนี้ยังเป็นการเชื่อมโยงข้อมูลระหว่างประเทศกลุ่มสมาชิกอาเซียน และประเทศในภูมิภาคอื่น ๆ ด้วย ซึ่งเป็นระบบการบริการแบบอัตโนมัติ และกึ่งอัตโนมัติที่สามารถลดรูปเอกสารสามารถทำธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ได้อย่างปลอดภัยและไร้เอกสารได้ สามารถลดระยะเวลา ลดต้นทุน และยกระดับมาตรฐานการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่ง รวมไปถึงการใช้ข้อมูลร่วมกันกับองค์กรที่เกี่ยวข้องได้ นอกจากนี้ยังมีการชำระเงินแบบ e-Payment

ผ่านระบบ NSW และมีการขยายการเชื่อมโยงระบบไปสู่ Port Community System (กรมศุลกากร, 2561)

องค์ประกอบที่ 2 คุณภาพโครงสร้างสิ่งอำนวยความสะดวก การขนส่งและการค้า (The quality of trade and transport infrastructure) ในการพัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขันของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทยให้สูงขึ้นนั้น ทางภาครัฐและเอกชนต้องให้ความสำคัญกับการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ทั้งระบบไม่ว่าจะเป็นการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน (Logistics Infrastructure) โดยการเพิ่มสิ่งอำนวยความสะดวกในการให้บริการให้ได้มาตรฐานสากลเพื่อรองรับการขยายตัวทางเศรษฐกิจ การพัฒนาระบบเครือข่ายเชื่อมโยงข้อมูลและเส้นทางในการขนส่ง คือ การส่งเสริมให้มีการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ การพัฒนาคมนาคม จุดเชื่อมต่อเส้นทางการขนส่งตามเส้นทางต่าง ๆ ทั่วประเทศ (สารัตน์, 2550) นอกจากนี้ควรมีการเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ โดยพัฒนาเครือข่ายโลจิสติกส์ให้เชื่อมโยงกันทั้งในกลุ่ม CLMV และสาธารณรัฐประชาชนจีน มีการสนับสนุนการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางราง โครงข่ายถนน และสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ ให้มีความเชื่อมโยงโครงข่ายและสิ่งอำนวยความสะดวกกับการขนส่งรูปแบบอื่นๆ ในลักษณะที่สามารถสนับสนุนการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบและสอดคล้องกับการพัฒนาโครงข่ายทางรางและถนนของกลุ่มประเทศ CLMV และสาธารณรัฐประชาชนจีน ควรมีการเพิ่มประสิทธิภาพและลดต้นทุนการขนส่งสินค้าในเขตเมืองแบบถึงมือผู้รับ (Last mile Delivery) เช่น การจัดการผังเมือง การแก้ไขการจราจรติดขัด การตั้งศูนย์กระจายสินค้าใกล้เขตเมืองและการนำเทคโนโลยีมาใช้ในการให้บริการจัดการการจัดส่งสินค้าให้มีประสิทธิภาพตามความต้องการของผู้ใช้บริการ เป็นต้น

องค์ประกอบที่ 3 การเตรียมการขนส่งระหว่างประเทศ (International Shipment) มีการจัดทำฐานข้อมูลบูรณาการด้านโลจิสติกส์ เพื่อให้มีการเชื่อมโยง

ข้อมูลและใช้ประโยชน์ร่วมกันได้ในแต่ละหน่วยงาน เพื่อเป็นข้อมูลการดำเนินการ การประเมินผล และวางแผนการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ โดยกิจกรรมโลจิสติกส์ต้องการความรวดเร็ว ถูกต้องแม่นยำในระดับสูง การแลกเปลี่ยนสารสนเทศจึงมีความจำเป็นที่ต้องเชื่อมต่อทุกกิจกรรมเข้าด้วยกัน (ค่านาย, 2550)

องค์ประกอบที่ 4 การเพิ่มสมรรถนะผู้ให้บริการโลจิสติกส์ทั้งภาครัฐและธุรกิจ (Logistics Quality and Competence) คือ การพัฒนาศักยภาพผู้ให้บริการโลจิสติกส์ ให้มีมาตรฐานเทียบเคียงกับผู้ให้บริการระหว่างประเทศ โดยการสร้างมาตรฐานการขนส่งสินค้า การพัฒนาระบบบริหารจัดการขนส่งสินค้า ระบบคลังสินค้า และระบบตรวจสอบติดตามสินค้า รวมถึงการวางแผนการลดความเสี่ยงของสินค้าคงคลัง โดยมองถึงมูลค่าสินค้าและต้นทุนสินค้าเสื่อม เพื่อให้ผู้บริการโลจิสติกส์มีการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมของผู้บริโภค ความผันผวนของเศรษฐกิจประเทศคู่ค้าหลักและการเปลี่ยนแปลงของราคาสินค้าตามกลไกตลาดโลก (ชัยยุทธ, 2548)

องค์ประกอบที่ 5 ความตรงต่อเวลาของการบริการ (Timeliness) ได้มีการพัฒนากระบวนการศุลกากรในการช่วยลดขั้นตอนกระบวนการนำเข้า – ส่งออก ส่งผลให้ระบบศุลกากรมีการบริการที่ดีขึ้น โดยการลดระยะเวลากระบวนการตรวจปล่อยสินค้า การลดเวลาในการออกใบขนสินค้า Green Line (บุญกุล, 2550)

องค์ประกอบที่ 6 ระบบการติดตามและตรวจสอบ (Tracking and Tracing) โดยมีการนำระบบเทคโนโลยีสารสนเทศมาประยุกต์ใช้กับการให้บริการขนส่งและโลจิสติกส์ เช่น การติดตามยานพาหนะ (GPS Tracking) และระบบติดตามสินค้าด้วย RFID ทำให้มีการติดตามและตรวจสอบการให้บริการมากขึ้น โดยการนำเอา RFID มาประยุกต์ใช้งานโลจิสติกส์จะช่วยลดเวลาและขั้นตอนการทำงาน (กฤติกา, 2554)

นอกเหนือจากการปรับปรุงพัฒนาทั้ง 6 ปัจจัยดังกล่าวข้างต้นแล้ว ภาครัฐยังมีบทบาทสำคัญในการสร้างความเชื่อมั่นเกี่ยวกับประสิทธิภาพระบบโลจิสติกส์

ของประเทศไทยให้แก่ผู้ประกอบการ โดยมีแนวทางในการพัฒนา ดังนี้

1. ควรเพิ่มการประชาสัมพันธ์เกี่ยวกับการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยให้ผู้ประกอบการในระดับนานาชาติโดยการนำเสนอผลการพัฒนาที่สำคัญของประเทศ และควรเพิ่มช่องทางประชาสัมพันธ์นโยบายการพัฒนาด้านโลจิสติกส์ เช่น การประกาศนโยบายและแผนการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ที่ชัดเจน การประชาสัมพันธ์โครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor: EEC) รวมไปถึงการพัฒนา ระบบข้อมูลข่าวสารเพื่อให้ผู้ประกอบการสามารถเข้าถึงข้อมูลที่ทันสมัยและง่ายต่อการเข้าถึงข้อมูล

2. การแก้ไขอุปสรรคการค้าระหว่างประเทศ โดยภาครัฐควรเน้นการเจรจาความร่วมมือทางการค้าระหว่างประเทศโดยเฉพาะกับประเทศคู่ค้าหลัก เพื่อลดปัญหาทางการค้าและการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ ซึ่งจะช่วยให้ปริมาณการส่งออกสินค้าและสร้างรายได้ให้กับผู้ให้บริการโลจิสติกส์ของประเทศ

3. การบริหารจัดการความเสี่ยง โดยมีการวางแผนรองรับสถานการณ์ที่ไม่ปกติที่ส่งผลถึงระบบโลจิสติกส์ เช่น ภัยทางธรรมชาติ การเปลี่ยนแปลงนโยบายของประเทศเพื่อนบ้าน หรือการเมือง เป็นต้น

ข้อสรุปจากการศึกษาในครั้งนี้เป็นการพิจารณาถึงดัชนีชี้วัดขีดความสามารถโลจิสติกส์ (Logistics Performance Index: LPI) ทั้ง 6 องค์ประกอบ หากรัฐบาลและผู้ประกอบการด้านโลจิสติกส์ ทำการส่งเสริมและสนับสนุนการพัฒนาในทั้ง 6 องค์ประกอบ จะเป็นแนวทางในการเพิ่มปริมาณการส่งออกสินค้าทางอากาศของประเทศไทย ถ้าขาดองค์ประกอบใดไปจะส่งผลกระทบต่อปริมาณการส่งออกสินค้าทางอากาศของประเทศไทยได้ ที่ผ่านมามีประเทศไทยยังไม่มียุทธศาสตร์หรือแผนการพัฒนาด้านการขนส่งทางอากาศที่ใช้เป็นแผนแม่บท กำหนดกรอบทิศทางการพัฒนาด้านการขนส่งทางอากาศ ทำให้ทิศทางการพัฒนาการดำเนินงานของประเทศในการพัฒนาด้านการขนส่ง

ทางอากาศยังไม่ชัดเจนเท่าที่ควรส่งผลให้เกิดปัญหาตามมา นอกจากนี้ ยังขาดการบูรณาการร่วมกันระหว่างหน่วยงานภาครัฐ รัฐวิสาหกิจ และภาคเอกชน ในการพัฒนาการขนส่งทางอากาศร่วมกัน เช่น การพัฒนาท่าอากาศยาน ธุรกิจสายการบิน การบริหารการจราจรทางอากาศ การกำกับดูแลกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง รวมถึงการพัฒนาบุคลากรทางด้านการบิน เพื่อให้มีความพร้อมรองรับกับการเปลี่ยนแปลงในอนาคต

6. เอกสารอ้างอิง

- กรมศุลกากร. (2561). ระบบ National Single Window (NSW). ค้นเมื่อ 10 มกราคม 2562, จาก horturl.at/horturl.at/jloxG [].
- กฤติกา มูลภักดี. (2554). การประยุกต์ใช้ระบบอาร์เอฟไอดีกับการจัดการคลังสินค้า กรณีศึกษา บริษัทบุญถาวร เซรามิค จำกัด. วิทยานิพนธ์ปริญญาวิทยาศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาการจัดการโลจิสติกส์, มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรี.
- คำนาย อภิปรัชญาสกุล. (2550). โลจิสติกส์และการจัดการซัพพลายเชน : กลยุทธ์เพื่อลดต้นทุนและเพิ่มกำไร Logistics and Supply Chain Management : Strategy for Cost Reduction and Profit Increasing. กรุงเทพฯ : โปกส์มีเดีย แอนด์ พับลิชชิง.
- ชัยยุทธ เหล่าธนาสิน. (2548). การใช้ลานพัสดุคอนเทนเนอร์ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งสินค้าเพื่อการส่งออก : กรณีศึกษาผู้ให้บริการโลจิสติกส์. วิทยานิพนธ์วิทยาศาสตรมหาบัณฑิต สาขาการจัดการโลจิสติกส์, มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรี.
- ณัฐภูมิ ศิลาโชติ. (2555). การขนส่งทางอากาศ. ค้นเมื่อ 23 พฤศจิกายน 2561 ,จาก <https://www.gotoknow.org/>

posts/386014

- ณัฐพล วัฒนชัย. (2562). เอกสารประกอบการสอน
รายวิชาการขนส่งทางอากาศ Air Freight.
กรุงเทพฯ : มหาวิทยาลัยราชภัฏสวนสุนันทา.
- ธนาคารโลก. (2561). Air Transport Annual Report.
ค้นเมื่อ 5 ตุลาคม 2561, จาก
shorturl.at/jJRV4
- ธนาคารโลก. (2561). คะแนน LPI กลุ่มประเทศ ASEAN เมื่อ
เปรียบเทียบคะแนนจากทั่วโลก ปี 2007 – 2018. ค้น
เมื่อ 13 พฤศจิกายน 2561, จาก
<https://bit.ly/2OWhevL>
- นุกูล อุบลบาน. (2550, ตุลาคม – ธันวาคม). เทคโนโลยี
สารสนเทศสำหรับระบบโลจิสติกส์ (E -
Logistics). *วารสารรวมคำแหง*. 24(4), 253-
267.
- สารัตน์ เกื้อนสุวรรณ. (2550). **การศึกษาความ
พร้อมต่อการเปิดเสรีบริการโลจิสติกส์
กรณีศึกษาผู้ให้บริการโลจิสติกส์ กลุ่มการ
ขนส่งของไทยในมุมมองหน่วยงานที่กำกับดูแล.**
วิทยานิพนธ์วิทยาศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชา
การจัดการการขนส่งและโลจิสติกส์,
มหาวิทยาลัยบูรพา.
- สุดารัตน์ มานะศิลปะพันธ์ และอารีรัตน์ เส้นสด. (2560,
มกราคม - มีนาคม). การบริหารจัดการพื้นที่
สำหรับเพิ่มมูลค่าสินค้าในเขตปลอดอากร ณ ท่า
อากาศยานสุวรรณภูมิ. *พัฒนาเทคนิคศึกษา*.
29(101), 100 - 107.

- สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคม
แห่งชาติ. (2560). ยุทธศาสตร์ชาติระยะ 20 ปี
(พ.ศ. 2560 – 2579). ค้นเมื่อ 1 ตุลาคม 2561,
จาก shorturl.at/akORW
- สถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย. (2560). เช็ก
เครื่องยนต์ EEC พร้อมขับเคลื่อนไทยแลนด์ 4.0?.
ค้นเมื่อ 13 พฤศจิกายน 2561, จาก
<http://tdri.or.th>