

โลจิสติกส์และการขนส่ง

- ❖ ระบบโลจิสติกส์และห่วงโซ่อุปทาน
- ❖ ธุรกิจประกอบการขนส่ง
- ❖ แผนยุทธศาสตร์โลจิสติกส์ของประเทศไทย
- ❖ ทิศทางและการพัฒนาการขนส่งต่อเนื่องในประเทศไทย
- ❖ การประเมินผลการดำเนินงานโลจิสติกส์
- ❖ กรอบความร่วมมือระหว่างประเทศ
- ❖ การปรับตัวเพื่อรองรับการเปลี่ยนแปลง

การขนส่งเป็นองค์ประกอบที่สำคัญในระบบโลจิสติกส์ซึ่งประกอบขึ้นด้วยกระบวนการและกิจกรรมต่างๆ มากมาย เช่น การจัดการคลังสินค้า การคัดแยกสินค้า การบรรจุหีบห่อ เป็นต้น ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุกจึงมีความจำเป็นต้องมีความรู้พื้นฐานเกี่ยวกับระบบโลจิสติกส์ เพื่อสามารถให้บริการลูกค้าได้อย่างเหมาะสมและมีประสิทธิภาพ โดยเฉพาะอย่างยิ่งในภาวะต้นทุนค่าน้ำมันแพง และภาวะการแข่งขันสูง ทั้งระหว่างผู้ประกอบการภายในประเทศด้วยกันเอง และการแข่งขันกับผู้ประกอบการต่างชาติ ซึ่งอาจจะมีประสิทธิภาพและเทคโนโลยีที่ทันสมัยกว่า เนื้อหาในบทนี้กล่าวถึงความรู้ทั่วไปเกี่ยวกับระบบโลจิสติกส์ สถานการณ์ของธุรกิจประกอบการขนส่งสินค้าในปัจจุบัน นโยบายเชิงยุทธศาสตร์ของภาครัฐเกี่ยวกับรูปแบบการขนส่งสินค้าของประเทศ นอกจากนี้ยังกล่าวถึงกรอบความร่วมมือระหว่างประเทศที่ผู้ประกอบการควรรู้ ทั้งในด้านนโยบายต่างๆ และเส้นทางการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศ และในส่วนท้ายบทได้เสนอแนะแนวทางการปรับตัวเพื่อสอดคล้องกับสถานการณ์ที่เปลี่ยนแปลงไปอีกด้วย

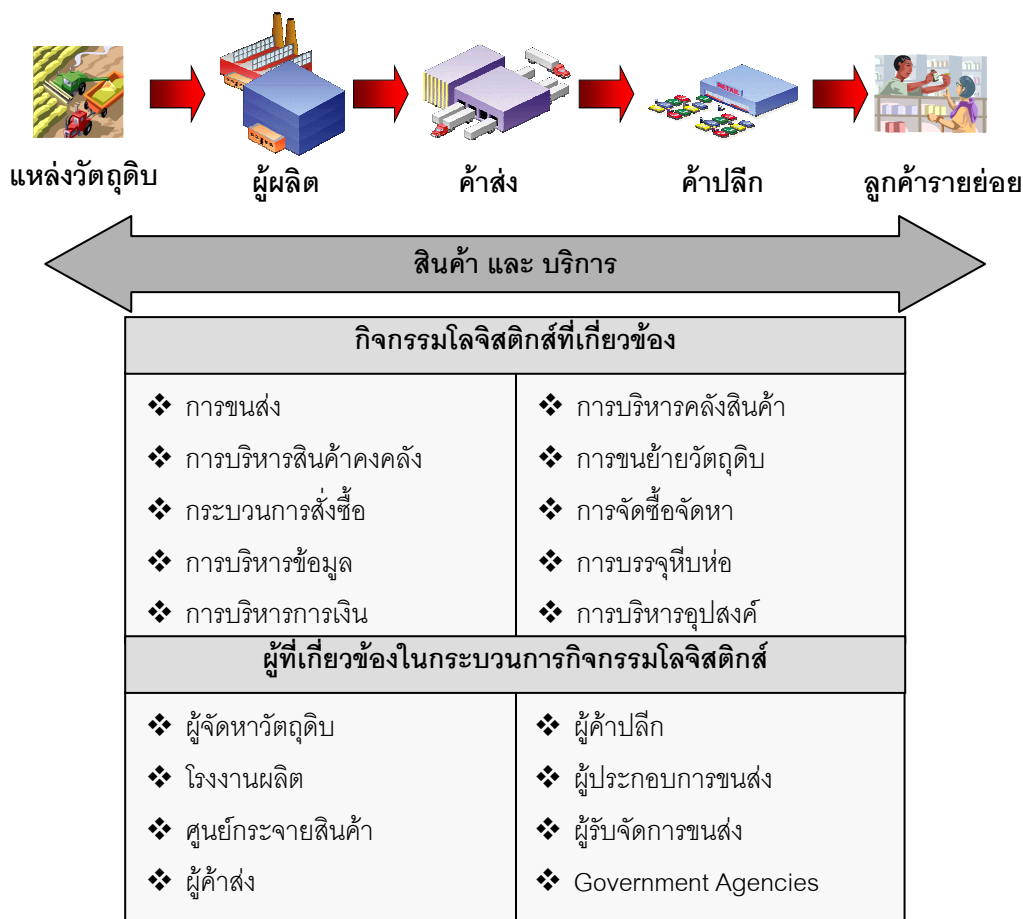
1.1 ระบบโลจิสติกส์และห่วงโซ่อุปทาน

ห่วงโซ่อุปทาน (Supply Chain) เป็นกระบวนการเริ่มตั้งแต่การจัดหาวัตถุดิบต่างๆ เข้าสู่โรงงานผลิต ผ่านขั้นตอนการผลิต เมื่อผลิตเสร็จสินค้าจะถูกนำไปจัดเก็บในคลังสินค้าเพื่อรอการกระจายหรือจัดส่งไปยังลูกค้า กลยุทธ์ของห่วงโซ่อุปทานที่มีประสิทธิภาพในการลดต้นทุนและปรับปรุงระดับการให้บริการนั้นจะต้องคำนึงถึงปฏิสัมพันธ์ระหว่างหน่วยงานต่างๆ ที่อยู่ภายในห่วงโซ่อุปทานนั้น ซึ่งประกอบขึ้นด้วย ผู้จัดการวัตถุดิบ หรือซัพพลายเออร์ (Supplier) โรงงานผลิต (Manufacturer) คลังสินค้า (Warehouse)

ศูนย์กระจายสินค้า (Distribution Center) และร้านค้าปลีก (Retail Outlet) ซึ่งจะมีการไหลเวียนของวัตถุดิบ สินค้าระหว่างการผลิตจนไปถึงสินค้าสำเร็จรูป ซึ่งในแต่ละขั้นตอนจะมีค่าใช้จ่ายหรือต้นทุนเกิดขึ้น

การจัดการห่วงโซ่อุปทาน (Supply Chain Management) เป็นวิธีการที่บูรณาการหน่วยงานต่างๆ ตั้งแต่ซัพพลายเออร์ (Supplier) ผู้ผลิต คลังสินค้า และร้านค้าให้มีความสัมพันธ์กันและประสานงานกันอย่างมีประสิทธิภาพ โดยมีเป้าหมายเพื่อลดต้นทุนค่าใช้จ่ายของทั้งระบบให้ต่ำที่สุด และสามารถตอบสนองต่อระดับบริการที่ลูกค้าต้องการ

การจัดการโลจิสติกส์ (Logistics Management) เป็นกระบวนการที่เกี่ยวข้องกับการวางแผน การจัดเตรียม การดำเนินการ และการควบคุมคุณภาพ ควบคุมการดำเนินงานให้เกิดประสิทธิภาพและประสิทธิผลในการขนส่ง การจัดเก็บวัตถุดิบ สินค้าคงคลังในกระบวนการ สินค้าสำเร็จรูป และสารสนเทศที่เกี่ยวข้องจากจุดเริ่มต้นไปยังจุดสุดท้ายในห่วงโซ่อุปทาน ซึ่งไม่ใช่เป็นเพียงแค่การเคลื่อนที่ของสินค้า แต่เป็นการไหลเวียนของทั้งข้อมูลและการเงิน

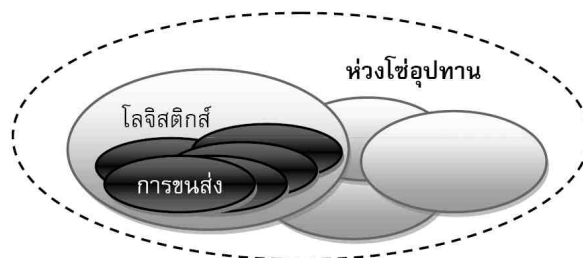


กิจกรรมโลจิสติกส์จึงเป็นการวางแผนและทำงานร่วมกันของผู้ที่เกี่ยวข้องในกระบวนการโลจิสติกส์ทั้งห่วงโซ่อุปทาน เพื่อให้การกระจายสินค้าดำเนินไปอย่างถูกต้อง และสอดคล้องกับความต้องการของผู้บริโภค โดยมีเป้าหมายการจัดการโลจิสติกส์ ดังต่อไปนี้

- ❖ ถูกผลิตภัณฑ์ (Right Product)
- ❖ ถูกสภาพ (Right Condition)
- ❖ ถูกสถานที่ (Right Place)
- ❖ ถูกต้นทุน (Right Cost)
- ❖ ถูกจำนวน (Right Quantity)
- ❖ จัดส่งถูกลูกค้า (Right Customer)
- ❖ ถูกเวลา (Right Time)

การขนส่ง (Transportation) จัดเป็นองค์ประกอบที่สำคัญในการจัดการโลจิสติกส์ ผู้ทำการขนส่งต้องเข้าใจถึงบทบาทของการขนส่งต่อระบบโลจิสติกส์ ในขณะเดียวกันผู้ขนส่งก็ต้องตอบสนองความต้องการของลูกค้าด้วยเช่นกัน ดังนั้นการจัดการขนส่งอย่างมีประสิทธิภาพจะมีส่วนสำคัญต่อการลดต้นทุนโดยรวมของสินค้า แต่การบริหารจัดการขนส่งอย่างมีประสิทธิภาพจำเป็นต้องมีการประสานงานกับฝ่ายงานที่เกี่ยวข้องกับโลจิสติกส์และฝ่ายอื่นๆ ซึ่งในการขนส่งสินค้านั้นผู้ผลิตอาจพิจารณาขนส่งสินค้าไปยังลูกค้าเอง หรือใช้บริการผู้รับจ้างขนส่งภายนอกซึ่งจะต้องพิจารณาคัดเลือกรูปแบบการขนส่งที่เหมาะสม คัดเลือกผู้รับจ้างขนส่ง จัดเส้นทางและตารางเวลาการขนส่ง รวบรวมปริมาณการขนส่ง การเรียกร้องค่าเสียหายจากผู้ขนส่งหากจำเป็น รวมถึงเจรจาต่อรองกับผู้รับจ้างขนส่งอีกด้วย ซึ่งสามารถกล่าวโดยสรุปได้ว่า

การขนส่งเป็นส่วนประกอบที่สำคัญ แม้จะเป็นเพียงแค่ส่วนหนึ่งของระบบโลจิสติกส์และห่วงโซ่อุปทานก็ตาม



1.2 ธุรกิจประกอบการขนส่ง

ดังที่ได้กล่าวมาแล้วข้างต้นว่าการขนส่งเป็นหนึ่งในต้นทุนโลจิสติกส์ และเป็นสัดส่วนหนึ่งที่มีความสำคัญต่อการกำหนดราคาสินค้าหลายประเภท โดยเฉพาะอย่างยิ่งสินค้าที่มีมูลค่าต่ำ เช่น วัตถุดิบ วัสดุก่อสร้าง ทนทาน และถ่านหิน แต่แม้ว่าการขนส่งสินค้ามูลค่าสูง เช่น เครื่องจักร อุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์ วัตถุดิบ ฯลฯ ที่อาจมีสัดส่วนของต้นทุนค่าขนส่งต่อราคาขายต่ำก็ตาม การบริหารการขนส่งสินค้าที่มีประสิทธิภาพก็ยังเป็นปัจจัยที่สำคัญของห่วงโซ่อุปทานโดยรวมทั้งหมด ซึ่งผู้ประกอบการขนส่งจำเป็นต้องทำความเข้าใจและตระหนักถึงความสำคัญให้ครบถ้วน

1.2.1 การขนส่งสินค้าในประเทศไทย

การขนส่งสินค้ามีหลายรูปแบบทั้งทางบก ทางน้ำ ทางอากาศ และทางท่อ โดยการขนส่งสินค้าภายในประเทศไทยจะใช้การขนส่งทางถนนเป็นหลัก คิดเป็นสัดส่วนมากกว่าร้อยละ 86 ของน้ำหนักของสินค้าที่ทำการขนส่งภายในประเทศทั้งหมด เนื่องจากมีโครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure) ที่ค่อนข้างสมบูรณ์ ทั้งนี้เพราะภาครัฐได้ให้การสนับสนุนการขนส่งทางถนนเป็นอย่างมากเมื่อเทียบกับการพัฒนา



การขนส่งในรูปแบบอื่น โดยมีแนวคิดที่ว่า ระบบถนนเป็นบริการขนส่งพื้นฐานที่ให้ความสะดวกรวดเร็วและเป็นการขนส่งให้ถึงจุดหมายปลายทางโดยตรง อีกทั้งการขนส่งทางถนนเป็นระบบที่มีประสิทธิภาพ

สูงสุดสำหรับการขนส่งในช่วงสั้นๆ นอกจากนั้นการลงทุนขยายระบบถนนยังมีความได้เปรียบทางภูมิศาสตร์มากกว่าการขนส่งทางด้านอื่น ๆ คือ สามารถเข้าถึงได้ทุกพื้นที่ สามารถรับขนส่งสินค้าจากจุดต้นทางส่งไปถึงจุดหมายปลายทางได้ โดยไม่ต้องเปลี่ยนยานพาหนะ หรือ ขนถ่ายระหว่างทาง เป็นการประหยัดในการขนส่ง อีกทางหนึ่ง ซึ่งเรียกว่า การให้บริการจากที่ถึงที่ (Door to Door Service) จากข้อมูลปริมาณการขนส่งสินค้าทางถนนแยกตามประเภทสินค้าสามารถจำแนกประเภทการขนส่งออกเป็น 6 ประเภทหลักตามสินค้าได้ดังนี้

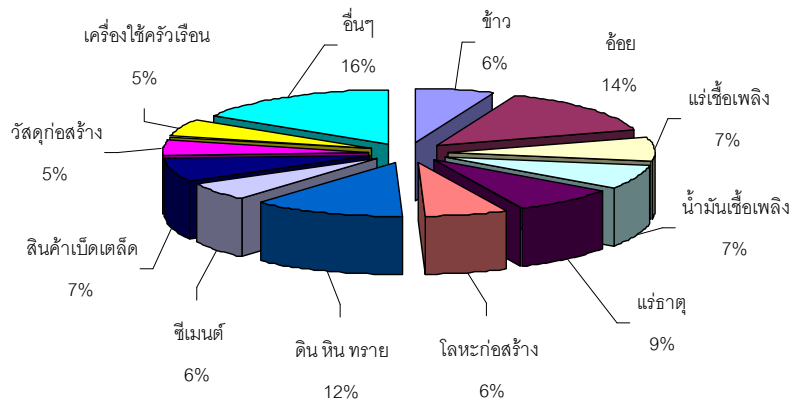
- 1) **การขนส่งสินค้าอุปโภคบริโภค** ประเภทของสินค้าในกลุ่มนี้ประกอบด้วย สินค้าเบ็ดเตล็ดและสินค้าบริโภคอื่นๆ การขนส่งประเภทนี้ตัวสินค้าเองจะมีราคาไม่สูง น้ำหนักไม่มาก แต่มีการแข่งขันระหว่างผู้ประกอบการสูงมาก ทำให้ไม่สามารถคิดราคาในการขนส่งที่สูงได้ ราคาในการขนส่งจะคิดตามระยะทางทั้งแบบต่อหน่วยน้ำหนัก และต่อหน่วยปริมาตร
- 2) **การขนส่งผลิตผลทางการเกษตร** ประเภทของสินค้าในกลุ่มนี้ประกอบไปด้วย ข้าว อ้อย มันสำปะหลัง ข้าวโพด สัตว์มีชีวิต และผลิตผลทางการเกษตรอื่นๆ ความต้องการในการใช้บริการขนส่งจะขึ้นอยู่กับฤดูกาลเก็บเกี่ยวเป็นส่วนใหญ่ ราคาในการขนส่งมักคิดแบบเหมาคัน ตามระยะทาง (เนื่องจากส่วนใหญ่จะบรรทุกผลิตผลจนเต็มพิกัดตามที่กฎหมายกำหนด)
- 3) **การขนส่งสินค้าอุตสาหกรรม** สินค้าในกลุ่มนี้ประกอบด้วย วัสดุก่อสร้าง หิน ดิน ทราโย เครื่องจักร ซีเมนต์ เป็นต้น สินค้าส่วนใหญ่จะมีน้ำหนักมาก ราคาค่าขนส่งสินค้าจะคิดเหมาคัน ตามระยะทางเป็นส่วนใหญ่
- 4) **การขนส่งสินค้าบรรจุตู้คอนเทนเนอร์** การขนส่งประเภทนี้ค่อนข้างจะมีมาตรฐาน โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อนำเข้าและส่งออกเป็นส่วนใหญ่ จุดหมายปลายทางส่วนใหญ่จะอยู่ที่ท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบัง หรือสถานีขนถ่ายสินค้า (ICD) ราคาค่าขนส่งสินค้าจะคิดเหมาคันตามระยะทาง
- 5) **การขนส่งวัตถุดิบทราย** สินค้าในกลุ่มนี้ได้แก่ ทรายเคมี วัตถุไวไฟ ราคาค่าขนส่งสินค้าจะต้องรวมค่าประกันภัยที่สูงกว่าสินค้าทั่วไป ราคาค่าขนส่งจะคิดแบบเหมาคันตามระยะทาง
- 6) **การขนส่งสินค้าเฉพาะ** สินค้าในกลุ่มนี้ประกอบด้วย คอนกรีตผสมสำเร็จรูป นม ปูนซีเมนต์ผง เป็นต้น กลุ่มลูกค้าที่ใช้บริการจะเป็นกลุ่มเฉพาะ รถขนส่งสินค้าที่ใช้ก็จะเป็นรถที่มีลักษณะเฉพาะตามประเภทของสินค้า

ปริมาณการขนส่งสินค้าทางถนน แยกตามประเภทสินค้า

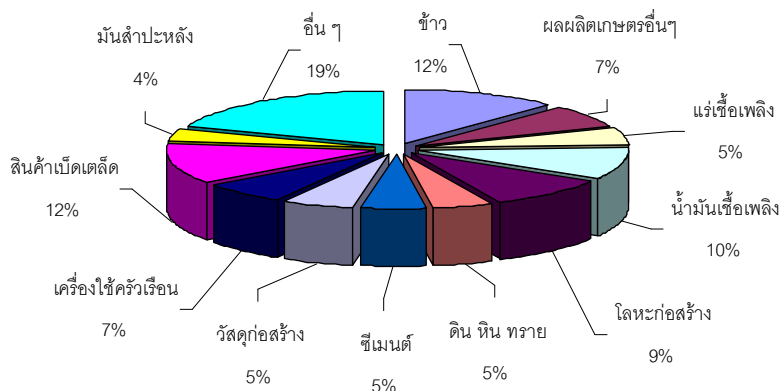
ประเภทสินค้า	คิดตามน้ำหนัก (ตัน)			คิดตามปริมาณระยะทาง(ล้านตันกิโลเมตร)		
	2547	2548	2549	2547	2548	2549
สัตว์มีชีวิต	2,147	2,049	2,314	965	943	1,012
ข้าว	26,769	26,947	26,558	12,189	12,109	12,174
ข้าวโพด	2,552	2,375	2,818	969	983	957
มันสำปะหลัง	17,019	16,835	17,348	4,894	4,541	4,432
อ้อย	62,094	61,989	60,278	3,099	2,693	2,398
ยางพารา	2,562	2,544	2,488	1,181	1,121	1,133
ไม้	5,056	4,908	5,106	3,763	3,543	2,799
ผลผลิตเกษตรอื่นๆ	14,797	14,748	15,166	7,298	7,257	6,989
อาหารสัตว์	3,111	3,089	3,387	1,106	1,170	1,157
น้ำตาล	5,247	5,158	5,065	1,625	1,577	1,554
เครื่องบริโภคอื่นๆ	10,107	9,908	9,905	3,176	3,113	3,106
แร่เชื้อเพลิง	30,172	29,643	30,146	5,070	5,236	5,191
น้ำมันเชื้อเพลิง	31,922	30,793	30,922	9,141	9,458	9,621
แร่ธาตุ	37,506	37,390	36,412	3,248	3,186	3,210
โลหะก่อสร้าง	27,443	26,887	26,792	10,899	9,959	9,304
ดิน, หิน, ททราย	51,435	50,823	51,023	4,577	5,421	4,824
ซีเมนต์	25,399	25,331	24,390	5,739	5,177	5,171
วัสดุก่อสร้าง	21,472	20,814	20,508	6,186	5,800	5,527
ปุ๋ย	3,829	3,734	3,350	1,095	1,196	1,287
เคมีภัณฑ์	1,755	1,717	1,816	345	347	344
เครื่องใช้ครัวเรือน	22,708	22,615	22,787	7,370	6,756	6,630
สินค้าเบ็ดเตล็ด	30,045	29,978	29,002	2,029	12,577	12,120
รวม	435,147	430,275	427,581	105,962	104,164	100,942

ที่มา : ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม

ปริมาณการขนส่งทางถนน (พันตัน) ปี 2549



ปริมาณการขนส่งทางถนน (ล้านตันกิโลเมตร) ปี 2549



ความต้องการของภาคอุตสาหกรรมในปัจจุบัน

ในปัจจุบันสภาพความต้องการด้านการขนส่งของตลาด แยกตามอุตสาหกรรมสามารถสรุปได้ดังนี้

- อุตสาหกรรมเครื่องใช้ไฟฟ้า**
 - ❖ ส่วนใหญ่สถานประกอบการจะมีขนาดกลางและขนาดใหญ่ หลายแห่งมีบริษัทแม่ หรือบริษัทขาย และโรงงานแยกเป็นบริษัทต่างหากส่วนมากเป็นบริษัทต่างประเทศ
 - ❖ การขนส่งสินค้าจะแบ่งออกเป็น 2 ลักษณะคือ ว่าจ้างบริษัทขนส่งภายนอก ร้อยละ 90 ส่วนใหญ่จะใช้รถบรรทุก 6 ล้อ ส่วนที่เหลืออีกร้อยละ 10 จะเป็นยานพาหนะของบริษัท ใช้สำหรับจัดส่งในกรณีเร่งด่วน
- อุตสาหกรรมน้ำมันพืช**
 - ❖ ผลิตน้ำมันพืชจากวัตถุดิบทั้งปาล์มและถั่วเหลือง โดยขายให้ทั้งโรงงานอุตสาหกรรม และผู้บริโภคผ่านร้านค้าส่งและค้าปลีก
 - ❖ ส่วนใหญ่จะเป็นการจ้างบริษัทขนส่งภายนอกเกือบทั้งสิ้น และลักษณะรถจะเป็นรถบรรทุก 6 ล้อ เป็นส่วนมาก การจ้างเป็นแบบจ้างเหมาโดยคิดค่าใช้จ่ายต่อเที่ยว และคิดตามระยะทาง

อุตสาหกรรม แปรรูป และ จำหน่ายเหล็ก	❖ แปรรูปและจำหน่ายเหล็กท่อ เหล็กเส้น จำหน่ายให้กับโรงงานอุตสาหกรรม ธุรกิจก่อสร้างโดยตรง และขายผ่านร้านขนส่ง ❖ การขนส่งสินค้า ถ้าเป็นในกรุงเทพฯ และปริมณฑล จะใช้รถบริษัทในการขนส่ง ส่วนในต่างจังหวัดจะจ้างเหมาบริษัทภายนอก
อุตสาหกรรม บรรจุภัณฑ์	❖ ผลิตกล่องกระดาษลูกฟูก จำหน่ายโดยตรงถึงโรงงานอุตสาหกรรม เป็นการผลิตตามคำสั่งซื้อของลูกค้า สินค้าไม่แน่นอน ตามคำสั่งซื้อ ❖ การขนส่งสินค้าจะเป็นการจ้างเหมาบริษัทขนส่งภายนอก ทำสัญญาเป็นจำนวนคันต่อปี เหตุผลเพราะ เป็นการส่งให้ลูกค้าเฉพาะราย และปริมาณการส่งในแต่ละครั้งมีจำนวนมาก
อุตสาหกรรม เฟอร์นิเจอร์	❖ ผลิตและจำหน่ายเฟอร์นิเจอร์ทุกประเภท ขายผ่านบริษัทขายมีโชว์รูม และเอเยนต์ทั่วประเทศ มีการส่งออกร้อยละ 40 ❖ การขนส่งสินค้าจากโรงงานขนไปยังบริษัทขาย จะใช้รถบรรทุก 6 ล้อ ของบริษัทขนส่ง ส่วนที่ส่งไปยังลูกค้าจะเป็นการจ้างเหมาบริษัทขนส่งภายนอก
อุตสาหกรรม สิ่งทอ	❖ ผลิตและจำหน่ายผ้าขนหนู จำหน่ายในประเทศผ่านบริษัทขาย และยังมี การส่งออกต่างประเทศถึงร้อยละ 20 ❖ การขนส่งสินค้าจะใช้รถบรรทุก 6 ล้อเปิดประทุนของบริษัทขนส่ง ขนจากคลังของโรงงาน ไปยังคลังสินค้าของบริษัทขาย

1.2.2 ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางถนน

ผู้ประกอบการที่สามารถดำเนินธุรกิจให้บริการขนส่งได้นั้นจะต้องได้รับใบอนุญาตประกอบการ และจะต้องปฏิบัติตามข้อกำหนดหรือเงื่อนไขที่กำหนดไว้ในใบอนุญาตที่ได้รับ ซึ่งผู้ประกอบการที่ให้บริการขนส่งทางถนนเรียกว่า ผู้ประกอบการขนส่งทางถนน โดยทั่วไปผู้ประกอบการขนส่งทางถนนสามารถแบ่งออกเป็น 5 ประเภท ตามลักษณะของการดำเนินการ คือ

- 1) ผู้ประกอบการขนส่งสาธารณะ (Public or Common Carriers) หมายถึง ผู้ประกอบการที่ให้บริการขนส่งแก่สาธารณชนโดยทั่วไปเพื่อสินค้า ทั้งประจำเส้นทางและไม่ประจำเส้นทาง ทั้งนี้ ใบอนุญาตให้ประกอบการขนส่งอาจกำหนดเงื่อนไขและสินค้าที่จะรับขนส่งไว้ด้วยว่า รับขนส่งสินค้าเฉพาะอย่างหรือขนส่งสินค้าทั่วไป
- 2) ผู้ประกอบการขนส่งตามสัญญา (Contract Carrier) หมายถึง ผู้ประกอบการที่ให้บริการรับจ้างขนส่งสินค้าแก่บุคคลใดบุคคลหนึ่งโดยเฉพาะ โดยมีสัญญาการว่าจ้างระหว่างกัน เพื่อให้บริการขนส่งอย่างต่อเนื่อง

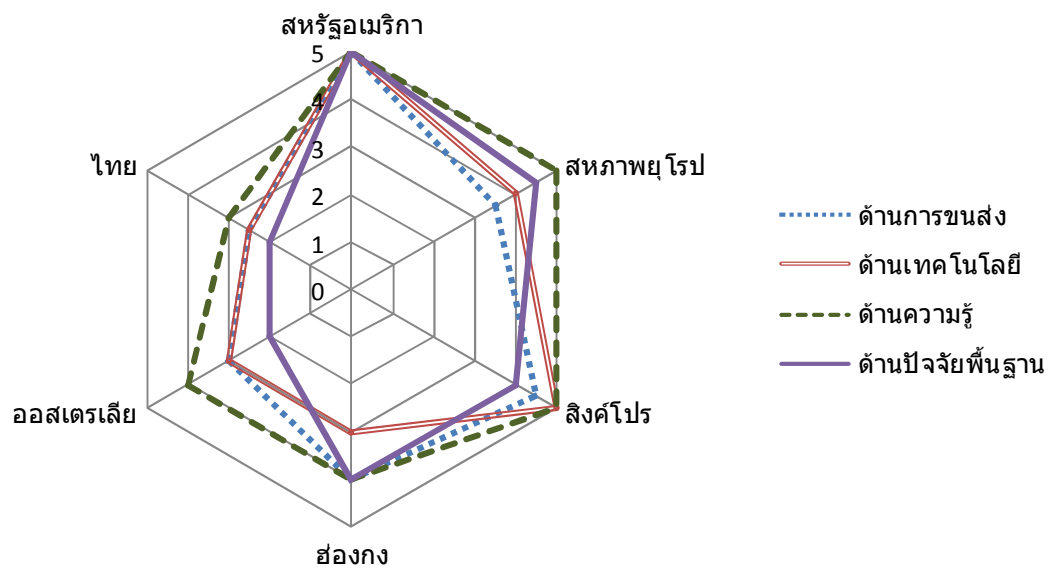
- 3) ผู้ประกอบการขนส่งส่วนบุคคล (Private Transport Operator) หมายถึง ผู้ที่ประกอบการขนส่งเพื่อกิจการของตนเอง เพื่อสินค้าของตนเอง โดยใช้พาหนะของตนเอง ส่วนใหญ่เป็นผู้ประกอบการกิจการหรือธุรกิจขนาดใหญ่ที่มีผลผลิตมาก จึงดำเนินการขนส่งด้วยตนเองเพื่อความสะดวกและรวดเร็วตามเวลาที่ต้องการ
- 4) ผู้รับจัดการขนส่ง (Freight Forwarder) หมายถึง ผู้ที่ทำหน้าที่รวบรวมสินค้าเพื่อส่งมอบให้ผู้ประกอบการขนส่งสาธารณะหรือผู้ประกอบการขนส่งตามสัญญา ดำเนินการขนส่งต่อไปโดยที่ผู้รับจัดการขนส่งจะเป็นผู้รับผิดชอบการขนส่งดังกล่าว ผู้รับจัดการขนส่งจะมีรายได้จากส่วนต่างของค่าขนส่งที่ได้ว่าจ้างผู้ประกอบการขนส่ง กับค่าบริการที่เรียกเก็บจากผู้ส่งสินค้า
- 5) ผู้ประกอบการสถานีขนส่ง (Terminal Operator) หมายถึง ผู้ประกอบการสถานีขนส่งสินค้า ซึ่งเป็นสถานที่ขนถ่ายสินค้าหรือรวบรวมสินค้าเพื่อทำการขนส่งต่อไป โดยทั่วไปรัฐจะเป็นผู้ดำเนินการสถานีขนส่งเอง โดยประกาศกำหนดสถานที่ที่จะให้รถเข้าใช้ เช่น การรับส่งสินค้า ข่อมเครื่องยนต์ เติมน้ำมัน ฯลฯ

1.2.3 ผู้ให้บริการโลจิสติกส์เฉพาะด้าน (Third Party Logistics Service Provider, 3PL)

ผู้ประกอบการขนส่งสาธารณะ ผู้ประกอบการขนส่งตามสัญญาที่กล่าวถึงข้างต้นจัดเป็นลักษณะการบริการแบบบุคคลที่สาม (Third Party) ที่ให้บริการโลจิสติกส์เฉพาะทาง ด้านการขนส่ง (Transport Service Provider) ซึ่งยังมี Third Party ที่ให้บริการด้านอื่นๆ อีกเช่น บริการคัดแยกสินค้า บริการกระจายสินค้า บริการด้านศุลกากร บริการจัดการสินค้าคงคลัง (Warehouse Management) เป็นต้น นอกจากนี้ยังมีผู้ให้บริการแบบบูรณาการครบวงจร บางแห่งอาจเรียกว่า ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ครบวงจร (Fourth Party Logistics Service Provider, 4PL) ซึ่งเป็นตามความต้องการของภาคอุตสาหกรรมในการให้บริการแบบ One stop service คือ ให้บริการตั้งแต่การวางแผนการบริหารทรัพยากร การดำเนินการ การจัดการระบบโลจิสติกส์ทั้งหมด รวมถึงแนะนำการใช้เทคโนโลยีที่เหมาะสมสำหรับห่วงโซ่อุปทานในธุรกิจนั้นๆ อย่างไรก็ตามในปัจจุบันทั้งภาคการผลิต และภาคการค้าในประเทศไทยยังไม่ค่อยนิยมว่าจ้างบุคคลภายนอก (Outsource) มาดำเนินการด้านโลจิสติกส์หรือการขนส่ง ส่งผลให้ผู้ประกอบการขนส่งด้วยรถบรรทุก มีโอกาสและเวลาในการพัฒนาน้อยกว่าผู้ประกอบการที่อยู่ในประเทศที่พัฒนาแล้ว

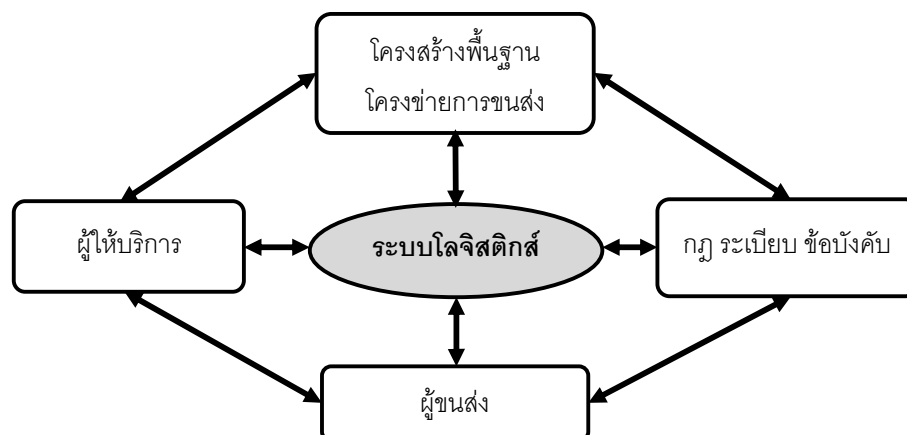
การศึกษาในอดีตพบว่าผู้ใช้บริการขนส่งยังไม่ค่อยให้ความสำคัญกับความสามารถในการจัดส่งของผู้ให้บริการทำให้เกิดการแข่งขัน และการตัดราคากันระหว่างผู้ประกอบการขนส่ง ทำให้ส่วนแบ่งกำไรต่ำ จึงเป็นการยากที่ผู้ประกอบการจะมีเงินทุนเหลือมากพอที่จะนำไปพัฒนาองค์กร และความสามารถในการให้บริการได้อย่างต่อเนื่อง ผู้ประกอบการภาคอุตสาหกรรมและการค้าไทยยังให้ความสำคัญกับอัตราค่าขนส่งมากกว่าระดับการให้บริการของการขนส่งในภาพรวม อีกทั้งผู้ประกอบการขาดแรงจูงใจที่จะนำหลักวิชาการและวิทยาการสมัยใหม่มาประยุกต์ใช้ในองค์กร เพื่อพัฒนาขีดความสามารถ

ในการให้บริการของตน เพราะว่าในทางปฏิบัตินั้น ผู้ประกอบการขนส่งสามารถลดต้นทุนได้อย่างเป็นรูปธรรมและรวดเร็วด้วยการเพิ่มน้ำหนักบรรทุก ทำให้ผู้ประกอบการมักเลือกที่จะแข่งขันกันด้วยวิธีเพิ่มน้ำหนักบรรทุกมากกว่าที่จะให้ความสนใจกับการนำวิทยาการจัดการสมัยใหม่มาเพิ่มประสิทธิภาพในการให้บริการ ซึ่งจากการเปรียบเทียบศักยภาพด้านโลจิสติกส์ของประเทศต่างๆ พบว่าประเทศไทยยังต้องพัฒนาตัวเองให้มากขึ้นทั้งในด้านการขนส่ง ด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ ด้านความรู้ และด้านปัจจัยพื้นฐาน เพื่อเพิ่มศักยภาพด้านโลจิสติกส์ให้สูงขึ้น และสามารถการแข่งขันกับต่างประเทศได้



ที่มา : สนข.

กล่าวโดยสรุปแล้วการบริหารจัดการโลจิสติกส์จะต้องประกอบไปด้วยหลายๆ ส่วนได้แก่ ผู้ประกอบการขนส่ง ผู้รับจัดการขนส่ง อีกส่วนที่เกี่ยวข้องและมีความสำคัญอย่างมากคือ โครงสร้างพื้นฐาน และโครงข่ายการคมนาคมขนส่ง ซึ่งจะทำหน้าที่รองรับปริมาณการขนส่งสินค้า รวมถึงกฎ ระเบียบ ข้อบังคับต่างๆ ที่ใช้ประกอบกันในการบริหารจัดการเพื่อสนับสนุนระบบโลจิสติกส์



1.2.4 สถานการณ์ของธุรกิจประกอบการขนส่งในประเทศไทย

ธุรกิจประกอบการขนส่งสินค้าในประเทศไทยจัดได้ว่าเป็นอุตสาหกรรมหลักที่สำคัญต่อระบบเศรษฐกิจของประเทศ จึงทำให้มีผู้ให้บริการขนส่งสินค้าทางถนน หรือที่เรียกว่าผู้ประกอบการขนส่งสินค้า ประกอบธุรกิจให้บริการขนส่งรวมถึงการบริการด้านอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องอยู่เป็นจำนวนมาก ดังจะเห็นได้จากสถิติจำนวนใบอนุญาตประกอบการขนส่งแยกตามประเภทการให้บริการ และจำนวนผู้ประกอบการขนส่ง ดังแสดงในตารางที่ 1 ซึ่งเป็นข้อมูลเมื่อวันที่ 31 สิงหาคม 2551 มีจำนวนผู้ประกอบการที่ได้รับใบอนุญาตให้บริการขนส่งด้วยรถบรรทุกกว่า 330,000 ราย และมีจำนวนรถบรรทุกแยกตามลักษณะรถ และจำนวนยางรวมกว่า 800,000 คัน ดังแสดงในตารางที่ 2

ตารางที่ 1 จำนวนใบอนุญาตประกอบการขนส่ง (แสดงเฉพาะรถบรรทุก)

ประเภทการขนส่ง	ลักษณะรถ	จำนวนใบอนุญาตประกอบการขนส่ง	จำนวนผู้ประกอบการขนส่ง
ไม่ประจำทาง	รถบรรทุก	8,495	8,495
	รถบรรทุกระหว่างประเทศ	196	196
ส่วนบุคคล	รถบรรทุก	320,350	320,350
	รถบรรทุกระหว่างประเทศ	85	85

ที่มา: ฝ่ายสถิติ กลุ่มวิชาการและวางแผน กรมการขนส่งทางบก

หน่วย : ราย

ตารางที่ 2 จำนวนรถบรรทุกที่แยกตามลักษณะรถ และจำนวนยาง ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2550

ประเภทรถ	รวม	กระบะบรรทุก	ตู้บรรทุก	บรรทุกของเหลว	บรรทุกวัตถุอันตราย	บรรทุกเฉพาะกิจ	พ่วง	กึ่งพ่วง	กึ่งพ่วงบรรทุกวัสดุยาว	ลากจูง
Type of truck	Total	Pick-up truck	Van	Liquid bulk vehicle	Dangerous goods vehicle	Special purpose	Trailer	Semi-trailer	Long-loading semi-trailer	Truck Tractor
รถบรรทุกไม่ประจำทาง	135,996	36,532	10,835	1,789	4,032	9,484	10,746	35,213	136	27,229
รถบรรทุกส่วนบุคคล	611,739	457,185	33,210	12,643	5,884	36,238	33,359	17,193	768	15,259

ประเภทรถ	รวม	ยาง 4 เส้น	ยาง 6 เส้น	ยาง 8 เส้น	ยาง 10 เส้น	ยาง 12 เส้น	ยาง 14 เส้น	ยาง 16 เส้น	ยาง 18 เส้น	ยาง 20 เส้น	อื่นๆ
Type of truck	Total	4 tyres	6 tyres	8 tyres	10 tyres	12 tyres	14 tyres	16 tyres	18 tyres	20 tyres	others
รถบรรทุกไม่ประจำทาง	135,996	2,224	22,638	39,399	64,452	5,895	-	2	-	26	1,360
รถบรรทุกส่วนบุคคล	611,739	44,241	316,475	45,690	196,582	7,618	-	1	-	11	1,121

ที่มา: ฝ่ายสถิติ กลุ่มวิชาการและวางแผน กรมการขนส่งทางบก

หน่วย : คัน

ในอดีตที่ผ่านมาการประกอบธุรกิจให้บริการขนส่งเคยเป็นธุรกิจที่มีผลประกอบการงดงามจัดเป็นธุรกิจที่น่าสนใจอันดับต้นๆ กว้างได้เสียทีเดียว แต่ในปัจจุบันธุรกิจการให้บริการขนส่งในประเทศไทย กำลังเผชิญกับสภาวะต่างๆ มากมายรอบด้าน ทั้งปัจจัยภายนอก ได้แก่ ภาวะต้นทุนราคาน้ำมันแพง กล่าวคือ ราคา

น้ำมันดีเซลแพงขึ้นกว่าในอดีตกว่าเท่าตัว การใช้พลังงานทดแทน หรือ ก๊าซธรรมชาติอัด (CNG) ก็ยังไม่แพร่หลาย มีอุปสรรคต่างๆ เช่น สถานีบริการก๊าซยังไม่ทั่วถึง หรือผู้ประกอบการยังไม่มั่นใจในสมรรถนะของเครื่องยนต์เมื่อมีการดัดแปลงไปแล้ว และยังคงเตรียมรับมือกับการเปิดเสรีทางการค้าบริการ ซึ่งจะต้องแข่งขันกับผู้ประกอบการต่างชาติอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ และยังคงแข่งขันกันเองกับผู้ประกอบการรายอื่นๆ ที่มีอยู่จำนวนมากในประเทศอีก ด้วยเหตุนี้เองจึงเริ่มเห็นการเปลี่ยนแปลงของผู้ประกอบการเพื่อให้สามารถอยู่รอด ประการสำคัญที่เป็นปัญหาคือ คือ ผู้ประกอบการหลายรายพยายามลดราคาค่าขนส่งโดยการตัดราคา เนื่องจากผู้ใช้บริการบางส่วนยังไม่ค่อยให้ความสำคัญกับคุณภาพการให้บริการ ซึ่งมาตรฐานการให้บริการก็อาจจะต้องลดลงตามลงไปด้วย อาทิ สภาพสินค้าที่จัดส่ง สภาพรถบรรทุก มาตรฐานด้านความปลอดภัย ซึ่งส่วนมากมักจะเกิดกับผู้ประกอบการรายย่อยที่มีต้นทุนแฝงต่ำ ส่วนผู้ประกอบการรายใหญ่ที่มีมาตรฐานการให้บริการสูงจะก็จะมีต้นทุนแฝงอยู่ค่อนข้างสูงจนทำให้ไม่สามารถแข่งขันในตลาดได้ ซึ่งหากอุตสาหกรรมขนส่งสินค้าเป็นเช่นนี้ต่อไปจะทำให้ภาพรวมของอุตสาหกรรมแย่ลง ไม่สามารถแข่งขันกับผู้ประกอบการต่างชาติซึ่งมีเทคโนโลยีที่ดีกว่าและมีประสิทธิภาพที่มากกว่าได้

ในแง่ประเภทของการบริการนั้น ผู้ประกอบการขนส่งส่วนใหญ่ที่เป็นรายกลางถึงรายย่อยจะเน้นให้บริการขนส่งสินค้าเป็นหลัก ซึ่งหากผนวกให้บริการอื่นๆ เช่น บริหารคลังสินค้า บรรจุภัณฑ์ ศุลกากร ด้วยแล้วก็จะสามารถทำให้การบริการลูกค้าครอบคลุมกิจกรรมทั้งหมดในระบบโลจิสติกส์มากขึ้น อันจะเป็นผลทำให้เพิ่มผลประกอบการ และรักษาความสัมพันธ์กับลูกค้าได้ดีขึ้นอีกด้วย

ส่วนการดำเนินงานของผู้ประกอบการนั้น ผู้ประกอบการสัญชาติไทยส่วนใหญ่ยังไม่สามารถดำเนินการให้มีประสิทธิภาพเท่าที่ควร ยังมีการดำเนินงานในลักษณะเก่าแก่ ยังมีความซ้ำซ้อนในการดำเนินงาน ขั้นตอนส่วนใหญ่ยังต้องใช้ระบบเอกสารกระดาษ การดำเนินงานและบริหารงานส่วนใหญ่ใช้ความชำนาญและประสบการณ์เป็นหลัก แต่ก็ได้ปรับปรุงโดยใช้ทฤษฎีหรือวิทยาการสมัยใหม่เข้าปรับปรุงระบบบริหารงาน เช่น การพัฒนาการบริหารกองรถให้มีประสิทธิภาพ การลดเวลาส่งมอบ การลดค่าใช้จ่ายในการซ่อมบำรุง อีกทั้งการใช้เทคโนโลยีสารสนเทศเข้าช่วยก็ยังมีความค่อนข้างน้อย เช่น การใช้ระบบบัญชีอัตโนมัติ การใช้โปรแกรมบริหารงานบุคคลและเงินเดือน เป็นต้น แม้แต่การใช้ระบบติดตามยานพาหนะ GPS ก็ยังมีค่อนข้างน้อย เนื่องจากยังขาดความรู้ความเข้าใจที่ถูกต้องถึงผลประโยชน์ที่จะได้รับว่าคุ้มค่ากับต้นทุนที่ต้องเสียไปในการติดตั้งอุปกรณ์ นอกจากนี้การพัฒนาศักยภาพบุคลากรในองค์กรก็ยังน้อยมาก ซึ่งทำให้มาตรฐานของบุคลากร โดยเฉพาะอย่างยิ่งพนักงานขับรถซึ่งต้องมีความรับผิดชอบสูงนั้น มีระดับความสามารถแตกต่างกันไปตามแต่ละผู้ประกอบการ ผลที่ตามมาคือเกิดการซื้อตัวบุคลากร ซึ่งยิ่งทำให้ผู้ประกอบการไม่เกิดแรงจูงใจในการพัฒนาทรัพยากรบุคคล

ทั้งนี้ปัญหาและอุปสรรคที่กล่าวมาข้างต้นนั้นเกิดจากปัญหาอีกด้านหนึ่งคือ ผู้ประกอบการไทยยังไม่มีความร่วมมือกันเป็นเครือข่ายพันธมิตร จึงก่อให้เกิดปัญหาการแข่งขันอย่างไม่เป็นธรรม การขาดแคลน

บุคลากร ที่มีความเชี่ยวชาญ การตัดราคา การจำกัดของสาขาการให้บริการ รวมถึงขาดอำนาจการต่อรอง ด้านกฎระเบียบต่างๆ กับภาครัฐ อันส่งผลให้ผู้ประกอบการไทยขาดความสามารถในการแข่งขันกับ ผู้ประกอบการต่างชาติในที่สุด

กล่าวโดยสรุปคือ ผู้ประกอบการไทยนั้นยังมีศักยภาพที่สามารถจะพัฒนาตนเองได้ โดยจะต้องมุ่งเน้น พัฒนาใน 4 ประเด็นอย่างจริงจัง คือ 1) การพัฒนาความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับระบบโลจิสติกส์เพื่อเพิ่ม คุณภาพและขอบข่ายการให้บริการลูกค้าซึ่งเป็นการต่อยอดธุรกิจให้เติบโต 2) การพัฒนาทรัพยากรบุคคล ที่เกี่ยวข้องให้มีความรู้ความสามารถและปฏิบัติงานได้อย่างมีประสิทธิภาพ 3) การใช้เทคโนโลยีสมัยใหม่ เข้าช่วยในการดำเนินงานให้มีประสิทธิภาพและลดต้นทุนการดำเนินงาน 4) การรวมกลุ่มกันของ ผู้ประกอบการเพื่อสร้างเครือข่ายความร่วมมือ เสริมการให้บริการซึ่งกันและกัน เกิดเป็นเครือข่าย การให้บริการระบบโลจิสติกส์เต็มรูปแบบ และร่วมมือกันพัฒนาอุตสาหกรรมขนส่งสินค้าของประเทศ ไทยให้อยู่รอด และมีขีดความสามารถในการแข่งขันในโลกการค้าเสรีได้

1.3 แผนยุทธศาสตร์โลจิสติกส์ของประเทศไทย

สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ได้กำหนดยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบ โลจิสติกส์ของประเทศไทย พ.ศ. 2550-2554 มีแนวคิดที่จะจัดให้มีระบบโลจิสติกส์ที่ได้มาตรฐานสากล เพื่อสนับสนุนการเป็นศูนย์กลางธุรกิจ และการค้าของภูมิภาคอินโดจีน



ทั้งนี้ได้มีการดำเนินการอนุมัติงบประมาณในโครงการ และแผนงานต่างๆ ตามแผนกลยุทธ์ขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ทั้ง 5 กว่า 5,391.51 ล้านบาท เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพระบบขนส่งและโลจิสติกส์ โดยมีกลยุทธ์ที่สำคัญสำหรับผู้ประกอบการ ดังนี้

- ❖ การพัฒนาระบบการขนส่งเชื่อมโยงหลายรูปแบบ (Multimodal) ระบบการขนส่งสนับสนุน (Feeder) ทางด่วนพิเศษ (Motorway) การก่อสร้างถนนเพื่อสนับสนุนการพัฒนาเส้นทางการค้า เช่น เส้นทางไปท่าเรือแหลมฉบัง เส้นทางไปสนามบินสุวรรณภูมิ เป็นต้น
- ❖ การพัฒนาศูนย์รวบรวมและกระจายสินค้า เช่น Logistics Center / Distribution Center / Container Yard เป็นต้น ตามจุดยุทธศาสตร์ต่างๆ ภายในประเทศได้แก่ บริเวณที่เป็นประตูการค้า หรือศูนย์กลางกิจกรรมการผลิตและการค้าของภูมิภาค และเมืองศูนย์กลางการบินสุวรรณภูมิ โดยเฉพาะสินค้าส่งออกเป้าหมายหลัก ได้แก่ สหรัฐอเมริกา สหภาพยุโรปและตะวันออกกลาง เป็นต้น ดังตัวอย่างเช่น การพัฒนาศูนย์รวบรวมและกระจายสินค้าหลักในภูมิภาค จำนวน 4 แห่ง ได้แก่ สถานีรถไฟศิวาอาสน์ จังหวัดอุดรธานี สถานีรถไฟกุดจิก จังหวัดนครราชสีมา สถานีรถไฟท่าพระ จังหวัดขอนแก่น และสถานีรถไฟทุ่งโพธิ์ จังหวัดสุราษฎร์ธานี รวมถึงการจัดทำโครงการนำร่องเพื่อสนับสนุนการขนส่งสินค้าทางรางไปสู่ท่าเรือแหลมฉบัง การพัฒนาจังหวัดมุกดาหารเป็นศูนย์การผลิต รวบรวม แปรรูป และกระจายสินค้า
- ❖ สนับสนุนการใช้รูปแบบและวิธีการบริหารจัดการขนส่งเพื่อการประหยัดพลังงาน (Transport Management for Energy Saving) เพื่อนำไปสู่การลดต้นทุนการขนส่งทั้งในระดับธุรกิจและระดับประเทศ เช่น การประยุกต์ใช้วิธีการจัดการขนส่งที่ทันสมัย (Less than Truck Load, Milk Run ฯลฯ) รวมทั้งการใช้เทคโนโลยีการขนส่ง Global Positioning System รถบรรทุกแบบ B-Double หรือการวางแผนขนส่งโดยใช้ซอฟต์แวร์ประยุกต์ ฯลฯ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการบริหารจัดการ และลดต้นทุนขนส่ง รวมถึงการนำระบบขนส่งและจราจรอัจฉริยะมาใช้
- ❖ การประยุกต์ใช้เทคนิคการบริหารจัดการโลจิสติกส์ที่ทันสมัย เพื่อให้เกิดประสิทธิภาพสูงสุด และสามารถตรวจสอบการเคลื่อนย้ายของสินค้าได้
- ❖ ปรับปรุงระบบภาษี และพิธีการศุลกากรที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าส่งออก-นำเข้า และการขนส่งสินค้าถ่วงลำ ให้เอื้ออำนวยต่อกระบวนการส่งออก-นำเข้า โดยมีการพัฒนาระบบพิธีการศุลกากรทางอิเล็กทรอนิกส์แบบไร้เอกสาร



ข้อมูลเพิ่มเติม <http://www.nesdb.go.th>

1.4 ทิศทางและการพัฒนาการขนส่งต่อเนื่องในประเทศไทย

ในยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยนั้น ภาครัฐได้มีการสนับสนุนและส่งเสริมการพัฒนาการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multimodal Transport) โดยตั้งเป้าหมายเพื่อลดระยะทางและปริมาณการขนส่งด้วยรถบรรทุก และให้ปรับเปลี่ยนมาใช้บริการขนส่งทางน้ำ และการขนส่งระบบรางให้มากขึ้น ซึ่งเป็นระบบการขนส่งที่มีต้นทุนต่ำเป็นการขนส่งหลัก ส่วนการขนส่งทางถนนจะมีบทบาทเป็นระบบป้อนหรือ Feeder ซึ่งในปัจจุบันประเทศไทยใช้รูปแบบการขนส่งทางถนนเป็นหลักถึง 86 % จึงทำให้เกิดต้นทุนในด้านการขนส่งสูงเมื่อเปรียบเทียบกับประเทศอื่น

	รูปแบบการขนส่ง			
	ทางถนน	ทางราง	ทางน้ำ	ทางอากาศ
ไทย	86.00	1.66	10.17	0.01
ญี่ปุ่น	1.30	94.20	1.00	3.50
อเมริกา	46.20	42.20	11.40	0.21
อังกฤษ	61.90	7.36	26.40	-

ทั้งนี้การพัฒนาโครงสร้างต่างๆ ด้านโลจิสติกส์เพื่อที่จะรองรับระบบการขนส่งทั้งในและนอกประเทศให้มีความสัมพันธ์ต่อเนื่องกันอย่างมีประสิทธิภาพจะต้องทำการพัฒนาองค์ประกอบทั้ง 3 ส่วน คือ การพัฒนาประตูการค้าหลักของประเทศ การพัฒนาโครงข่ายเชื่อมโยงการขนส่งในประเทศ และ การพัฒนาโครงข่ายเชื่อมโยงการขนส่งระหว่างประเทศ

1.4.1 การพัฒนาประตูการค้าหลักของประเทศ

- ❖ **การพัฒนาท่าเรือ** ซึ่งจะเป็นทางเลือกของการขนส่งสินค้าต้นทุนต่ำ ในปัจจุบันมีการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบังเป็นประตูการค้าสำคัญของอินโดจีนตอนใต้ โดยมีการพัฒนาและปรับปรุงให้เป็นท่าเรือที่อยู่ในอันดับ 1 ใน 10 ของโลก
- ❖ **การพัฒนาท่าอากาศยาน** เน้นการพัฒนาท่าอากาศยานเชียงใหม่ และท่าอากาศยานภูเก็ต ให้เป็น Gateway ระดับภูมิภาค รวมถึงการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิให้เป็น Gateway ระดับโลก เชื่อมโยงกับประเทศในทวีปต่างๆ โดยจะทำการขยายเส้นทางการบินให้ครอบคลุมทั่วโลก รวมถึงการสร้างศูนย์โลจิสติกส์ในด้านอาหาร ดอกไม้ ผัก และผลไม้ เป็นต้น
- ❖ **การพัฒนาด้านการค้าชายแดน** เน้นการแก้ไขปัญหาเกี่ยวกับการดำเนินพิธีการด้านต่างๆ ที่ชายแดน เช่น การขอใบอนุญาต การตรวจปล่อยสินค้าที่มีความล่าช้า เพื่ออำนวยความสะดวกต่อการเคลื่อนย้ายสินค้า



1.4.2 การพัฒนาโครงข่ายเชื่อมโยงการขนส่งในประเทศ

การพัฒนาโครงข่ายเชื่อมโยงระบบการขนส่งภายในประเทศให้มีประสิทธิภาพ และการพัฒนาระบบให้มีความสัมพันธ์ต่อเนื่องกัน จะสนับสนุนให้เกิดการเปลี่ยนแปลงรูปแบบการขนส่งไปเป็นระบบน้ำ และระบบรางมากขึ้น ก่อให้เกิดประโยชน์ต่อผู้ประกอบการ และผู้ใช้บริการขนส่งเนื่องจากมีต้นทุนที่ต่ำ ซึ่งเหมาะสมสำหรับสินค้าที่มีปริมาณมากหรือมีระยะทางในการขนส่งไกล

1.4.3 การพัฒนาโครงข่ายเชื่อมโยงการขนส่งระหว่างประเทศ

การพัฒนาโครงข่ายเชื่อมโยงระบบการขนส่งระหว่างประเทศ กับประเทศเพื่อนบ้านในภูมิภาคมีความจำเป็นอย่างยิ่งในการพัฒนาประเทศไทยให้เป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ของภูมิภาคอินโดจีน ซึ่งมีการพัฒนาเส้นทางรถไฟขนส่งสินค้าเชื่อมต่อเส้นทางภาคตะวันออกเฉียงเหนือจากหนองคายมายังที่แก่งค้อย ไปคลองสิบกี้ และฉะเชิงเทรา ซึ่งจะสามารถตอบสนองความต้องการในการขนส่งสินค้ารวมถึงผู้โดยสาร และเป็นจุดดึงดูดให้ผู้ประกอบการที่จะขนส่งสินค้าต่อเนื่องจากถนนสู่ระบบรางไปพร้อมกัน

1.5 การประเมินผลการดำเนินงานโลจิสติกส์

ผู้ประกอบการขนส่งถือเป็นผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับกระบวนการทางด้านโลจิสติกส์ตั้งแต่เริ่มต้นจนถึงท้ายสุดของกระบวนการผลิต จึงจำเป็นที่จะต้องมีการประเมินผลการดำเนินงานทางด้านโลจิสติกส์ โดยมีประเด็นสำคัญที่จะต้องพิจารณา ดังนี้

ประเด็นที่ 1 ด้านกลยุทธ์ขององค์กรและความร่วมมือระหว่างองค์กร

ผู้ประกอบการขนส่งควรให้ความสำคัญด้านกลยุทธ์ขององค์กรที่เกี่ยวกับการให้ความสำคัญกับระบบการขนถ่ายวัสดุ สินค้า (Logistics) และระบบการจัดการห่วงโซ่อุปทาน (supply chain management, SCM) การทำสัญญาร่วมกับผู้ส่งมอบ การทำสัญญาร่วมกับลูกค้า และระดับในการแลกเปลี่ยนข้อมูลซึ่งกันและกัน ควรที่จะมีระบบในการวัดผลและเพิ่มความพึงพอใจของลูกค้ารวมถึงมีระบบในการฝึกอบรมพนักงานควบคู่ไปกับการประเมินผลการดำเนินงานของพนักงาน

ประเด็นที่ 2 ด้านการวางแผน/ความสามารถในการดำเนินงานตามแผน

ผู้ประกอบการขนส่งควรให้ความสำคัญด้านการวางแผน และการดำเนินงานตามแผน การใช้ประโยชน์ทรัพยากรด้านการขนถ่ายวัสดุ หรือสินค้า ให้เกิดประโยชน์สูงสุด โดยใช้หลักการของการออกแบบเพื่อการขนถ่ายวัสดุ หรือสินค้าที่เหมาะสม มีความสามารถในการพยากรณ์แนวโน้มทางด้านการตลาดและยอดขายอย่างถูกต้อง/แม่นยำ อีกส่วนที่สำคัญคือความสามารถในการปรับเปลี่ยนได้ตามสถานการณ์ของการวางแผนการจัดการห่วงโซ่อุปทาน รวมถึงการควบคุม และติดตามสินค้า และสินค้าคงคลัง (วัตถุดิบ ผลิตภัณฑ์ งานที่ค้างผลิตในกระบวนการ ความถูกต้อง

และความสามารถในการตรวจสอบ) โดยจัดให้มีมาตรฐานรองรับในแต่ละกระบวนการ และการนำมาตรฐานไปใช้

ประเด็นที่ 3 ด้านประสิทธิภาพในการขนถ่ายวัสดุ/สินค้า

ผู้ประกอบการขนส่งควรให้ความสำคัญในการนำแนวคิดด้านการผลิตแบบทันเวลา (Just in Time : JIT) มาปรับใช้ เพื่อลดเวลาสูญเสีย ลดเวลาในการเตรียมการผลิต โดยผ่านการแลกเปลี่ยนข้อมูลระหว่างหน่วยงาน และการหมุนเวียนของสินค้าคงคลัง (Inventory Turnover) การกำหนดช่วงเวลาในการนำส่งสินค้าให้กับลูกค้า (Customer lead time) โดยเริ่มจากการส่งสินค้า จนกระทั่งได้รับสินค้า ซึ่งสิ่งสำคัญคือประสิทธิภาพในการใช้ยานพาหนะ (Load efficiency) ประสิทธิภาพและคุณภาพในการจัดส่งสินค้า รวมถึงการรับรู้สถานะของสินค้าคงคลังที่เกิดขึ้นในโซ่อุปทานและค่าเสียโอกาสที่เกิดขึ้น อีกทั้งยังต้องพิจารณาเรื่องของต้นทุนโดยรวมในด้านการขนถ่ายวัสดุ/สินค้า ในห่วงโซ่อุปทาน ไม่ว่าจะเป็นต้นทุนการขนส่ง ค่าใช้จ่ายในการถือครองสินค้าคงคลัง ต้นทุนในการบริหารคำสั่งซื้อ (Order management cost) ค่าใช้จ่ายในการดำเนินการ (Administrative cost) เป็นต้น

ประเด็นที่ 4 ด้านการประยุกต์ใช้เทคโนโลยีสารสนเทศในองค์กร

ผู้ประกอบการขนส่งควรให้ความสำคัญในการใช้ระบบการแลกเปลี่ยนข้อมูลที่จำเป็นสำหรับคู่ค้าผ่านระบบเครือข่ายอิเล็กทรอนิกส์ (Electronic Data Interchange) มีการใช้ระบบบาร์โค้ด หรือระบบติดตามวัสดุ/สินค้าในองค์กร รวมถึงระดับการใช้งานคอมพิวเตอร์ และการใช้โปรแกรมคอมพิวเตอร์ เพื่อช่วยในการตัดสินใจ (เช่น การใช้โปรแกรมในการวางแผนการใช้ทรัพยากรในองค์กร โปรแกรมในการวางแผนจัดการห่วงโซ่อุปทาน) การใช้หมายเลขมาตรฐาน และระบบหมายเลขเดียวในการระบุสินค้า ระบบการตัดสินใจ และการสนับสนุนองค์กรคู่ค้าในห่วงโซ่อุปทาน

1.6 กรอบความร่วมมือระหว่างประเทศ

ประเทศไทยได้เจรจาและตกลงข้อผูกพันการเปิดเสรีการค้าและการบริการของประเทศไทยภายใต้กรอบความร่วมมือระหว่างประเทศ โดยมีรายละเอียดที่สำคัญตามกรอบความร่วมมือต่างๆ ดังนี้

1) ความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคุ่มแม่น้ำโขง

(Greater Mekong Sub-Region : GMS)

การขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคุ่มแม่น้ำโขงอยู่ภายใต้กรอบความร่วมมือของสมาชิก 6 ประเทศ คือ ไทย ลาว กัมพูชา เวียดนาม เมียนมาร์ และประเทศจีนตอนใต้ (มณฑลยูนนาน) ซึ่งได้เล็งเห็นถึงความสำคัญในการเชื่อมโยงโครงสร้างพื้นฐาน และความร่วมมือในการลดปัญหาอุปสรรคในการขนส่งผ่านแดน

การปรับปรุงกฎหมาย กฎระเบียบ กระบวนการ และข้อจำกัดเกี่ยวกับการขนส่งสินค้าและคนโดยสารข้ามแดน ให้ง่ายและเป็นแนวทางเดียวกัน และส่งเสริมการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ทั้งนี้ความตกลง GMS จะครอบคลุมการขนส่งสินค้าและผู้โดยสาร ไม่ว่าจะเป็นการขนส่งผ่านแดน การขนส่งข้ามพรมแดน และการขนส่งหลายรูปแบบ นอกจากนี้ความตกลง GMS ยังอิงหลักการยอมรับซึ่งกันและกัน ประกอบกับหลักปฏิบัติเยี่ยงคนชาติ โดยได้กำหนดหลักการให้มีการยอมรับบุคคลและยานพาหนะของประเทศภาคีอื่นเข้ามาในประเทศ กล่าวคือพาหนะที่ใช้ในการขนส่งผ่านแดนและข้ามแดน จะต้องเป็นไปตามข้อกำหนดทางเทคนิคของรถ เช่น ขนาดรถ น้ำหนักรถ น้ำหนักบรรทุกสูงสุด และการปล่อยไอเสีย เป็นต้น ทั้งนี้พาหนะที่วิ่งเข้าดินแดนของภาคีสัญญาไม่ได้รับสิทธิพิเศษแต่ประการใด โดยจะต้องปฏิบัติตามกฎหมายและกฎระเบียบในประเทศนั้น ตามหลักการของข้อตกลง

การประกอบการขนส่งภายใต้ความตกลง GMS กำหนดระยะเวลาในการเปิดเสรีไว้ 2 ระยะ คือระยะแรก จะจำกัดด้านปริมาณ เช่น การจำกัดจำนวนเที่ยว จำนวนรถ และจำนวนผู้ประกอบการที่จะอนุญาตให้ดำเนินการ ระยะที่สอง จะอนุญาตให้ดำเนินการโดยเสรี ไม่มีข้อจำกัด นอกจากนี้ ประเทศภาคียังคงมีอำนาจดูแลการประกอบกิจการขนส่งได้ โดยเฉพาะด้านพฤติกรรม เช่น การกำกับดูแลด้านความปลอดภัย เกณฑ์น้ำหนักบรรทุกสูงสุด เป็นต้น แต่ความตกลงจะกำหนดว่า ประเทศภาคีจะไม่เข้าไปแทรกแซงการกำหนดอัตราค่าบริการ แต่อาจกำกับดูแลในเรื่องการป้องกันการผูกขาดและอยู่ภายใต้การควบคุมดูแลของคณะกรรมการร่วม เพื่อมิให้กำหนดอัตราค่าบริการสูง หรือต่ำเกินไป ฉะนั้น เป้าหมายที่สำคัญของความตกลงนี้ คือการเปิดเสรีกิจการขนส่งระหว่างประเทศในภูมิภาคนี้ ในส่วนของการคมนาคมทางถนน มีการกำหนดเส้นทางทั้งหมด 10 สายทาง โดยแบ่งออกเป็น 3 เขตเศรษฐกิจหลัก (Economic Corridor) ได้แก่เขตเศรษฐกิจเหนือ-ใต้ เขตเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก และเขตเศรษฐกิจด้านใต้

จากความช่วยเหลือของธนาคารพัฒนาเอเชีย (Asian Development Bank - ADB) ในการศึกษาแผนแม่บทการพัฒนาต่าง ๆ สำหรับประเทศในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง ได้พิจารณาในส่วนของพัฒนาด้านคมนาคมทางบกเกี่ยวกับการปรับปรุงด้านทางหลวง จำนวนทั้งสิ้น 10 เส้นทาง ซึ่งมีส่วนเกี่ยวข้องกับประเทศไทยโดยตรงประกอบด้วย 4 เส้นทางดังนี้

เส้นทางสายกรุงเทพฯ - พนมเปญ - ไฮจิมนต์ซี้ต - ว่างเตา



มีเส้นทางเริ่มต้นจากกรุงเทพฯ จะเชิงเทรา - กบินทร์บุรี - อรัญประเทศ เข้าสู่กัมพูชาที่ปอยเปต - ศรีโสภณ - พนมเปญ - บาเวท - มอคโบ (ชายแดนกัมพูชา) และเข้าสู่ประเทศเวียดนามที่ - ไฮจิมนต์ - ว่างเตา

เส้นทางเชื่อมโยงแนวตะวันออก-ตะวันตก (East West Corridor) ไทย - ลาว - เวียดนาม



มีเส้นทางเริ่มต้นจากเมืองเมะละหมั่งของพม่า ผ่านประเทศไทย ที่ อ.แม่สอด จ.ตาก ผ่านออกไปยังลาวที่ จังหวัดมุกดาหาร / สหวันนะเขต เข้าสู่เวียดนามที่ลาวบาว ผ่านดองฮาไปสิ้นสุดที่เมืองดานัง

เส้นทางเชื่อมโยงกับประเทศจีนตอนใต้ เชียงราย – คุณหมิง



มีเส้นทางเริ่มต้นจากเชียงราย เชื่อมต่อกับท่าขี้เหล็กของพม่า ผ่านเมืองเชียงตุง - เมืองลา และเข้าสู่ประเทศจีนที่ต้าหลู่ จากนั้นจะไปรวมกับเส้นทาง R3E ที่เมืองเชียงรุ่ง และจะไปสิ้นสุดที่คุณหมิง



มีเส้นทางเริ่มต้นจาก เชียงราย - อ.เชียงของ และข้ามแม่น้ำโขงไปยังแขวงบ่อแก้วของลาวไปยังเวียงจันทน์ หลวงน้ำทา - บ่อเต็น และเข้าสู่ประเทศจีนที่บ่อหาน จากนั้นจะไปยังเมืองเชียงรุ่งและไปสิ้นสุดที่คุณหมิง

เส้นทางเลียบชายฝั่งทะเลไทย – กัมพูชา – เวียดนาม



มีเส้นทางเริ่มต้นจากจังหวัดตราด ประเทศไทย เชื่อมต่อกับเกาะกง ประเทศกัมพูชา จากนั้นเข้าสู่ อ.สะแรมเบิล - สีหนุวิลล์ - คาเมา ประเทศเวียดนาม

2) กรอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าผ่านแดน

(ASEAN Framework Agreement on the Facilitation of Goods in Transit)

ประเทศอาเซียนได้ร่วมกันลงนามกรอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าผ่านแดน ในระหว่างการประชุมสุดยอดอาเซียน ครั้งที่ 6 (ASEAN Summit) ณ กรุงเทพมหานคร ประเทศเวียดนาม เดือนธันวาคม 2541 ร่างความตกลงนี้มีวัตถุประสงค์เพื่ออำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าผ่านแดนระหว่างประเทศสมาชิกอาเซียน ให้มีระบบการขนส่ง ผ่านแดนที่มีประสิทธิภาพเพื่อสนับสนุนการจัดตั้งเขตการค้าเสรีอาเซียน โดยมีสาระสำคัญ คือ สิทธิพิเศษในการขนส่งผ่านแดนโดยได้รับการยกเว้นการจัดเก็บภาษีและค่าบริการอื่นๆ โดยที่ภาคีคู่สัญญาจะต้องกำหนดเส้นทางการขนส่งสินค้าผ่านแดน สถานที่ทำการชายแดน ณ จุดชายแดน เพื่ออำนวยความสะดวกในการขนส่ง รวมถึงพาหนะที่ใช้ในการขนส่งทางถนนจะต้องเป็นไปตามข้อกำหนดทางเทคนิคของรถเกี่ยวกับขนาดรถ น้ำหนักรถ น้ำหนักบรรทุกสูงสุด การปล่อยไอเสีย การยอมรับหนังสือรับรองการตรวจสอบสภาพรถและใบอนุญาตขับรถ ซึ่งใช้ในการขนส่งผ่านแดน และจัดตั้งระบบศุลกากรผ่านแดนเพื่ออำนวยความสะดวกในการเคลื่อนไหวของสินค้า รวมถึงมาตรการเกี่ยวกับการตรวจโรคในคนและพืช แต่ไม่อนุญาตให้ทำการขนส่งสินค้าอันตรายผ่านแดน เว้นแต่ได้รับใบอนุญาตพิเศษจากภาคีคู่สัญญา โดยใช้กฎหมายและระเบียบภายในประเทศเกี่ยวกับการขนส่งสินค้าอย่างเท่าเทียม ไม่มีการเลือกปฏิบัติต่อการขนส่งผ่านแดน หากพาหนะที่ใช้ในการขนส่งรวมทั้งบุคคลและสินค้า เกิดอุบัติเหตุในดินแดนของภาคีคู่สัญญาอื่น ภาคีคู่สัญญาอื่นนั้นจะต้องให้ความช่วยเหลือแก่พาหนะ บุคคลและสินค้า พร้อมทั้งแจ้งให้เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องของภาคีคู่สัญญาทราบโดยเร็ว รวมถึงการจัดตั้งคณะกรรมการประสานการขนส่งผ่านแดนแห่งชาติ เพื่อให้การประสานงานและการดำเนินการมีประสิทธิภาพ ซึ่งจะประกอบไปด้วยเจ้าหน้าที่อาวุโสจากภาคีคู่สัญญาแต่ละฝ่าย รวมทั้งผู้แทนจาก สำนักเลขาธิการอาเซียน ในการทำหน้าที่ดูแลการประสานงานและดำเนินการตามความตกลง

3) กรอบความตกลงทั่วไปว่าด้วยการค้าบริการของอาเซียน

(ASEAN Framework Agreement on Services : AFAS)

ความตกลงว่าด้วยการค้าบริการอาเซียน มีวัตถุประสงค์เพื่อขยายความร่วมมือ ปรับปรุงประสิทธิภาพและการแข่งขันด้านการบริการระหว่างกัน การยกเลิกข้อจำกัดด้านการค้าบริการระหว่างประเทศสมาชิก รวมทั้งการขยายเขตการเปิดเสรีให้มากกว่าพันธะกรณี โดยมีจุดมุ่งหมายเพื่อให้บรรลุถึงเขตการค้าเสรีด้านการบริการระหว่างกันภายในอาเซียน ซึ่งประเทศสมาชิกตกลงเจรจาเปิดเสรีการค้าบริการ 7 สาขา ได้แก่ สาขาบริการด้านการเงิน โทรคมนาคม การท่องเที่ยว การขนส่งทางทะเล การขนส่งทางอากาศ การก่อสร้าง และการบริการธุรกิจ และจะขยายขอบเขตการเจรจาให้ครอบคลุมทุกสาขาบริการและทุกรูปแบบของการค้าบริการ เพื่อให้ผู้ประกอบการธุรกิจด้านการบริการสามารถขยายกิจการและการลงทุนไปยังตลาดในอาเซียนได้โดยไม่มีข้อจำกัด

ตามข้อตกลงประเทศคู่สัญญาจะอนุญาตให้ประเทศคู่สัญญาอื่น ๆ ทำการขนส่งสินค้าผ่านดินแดนของตนไปยังประเทศสมาชิกอื่นหรือประเทศที่สาม โดยประเทศนั้นจะช่วยอำนวยความสะดวกในการขนส่งดังกล่าว ทั้งนี้จะใช้อยานพาหนะตามลักษณะ จำนวนที่ได้ตกลงกัน ตลอดจนจะยกเว้นการตรวจพิธีการศุลกากรระหว่างทาง และจะต้องเดินทางบนเส้นทางที่กำหนดผ่านด่านศุลกากรที่กำหนด อย่างไรก็ตาม กรอบข้อตกลงได้เปิดโอกาสให้มีการขนส่งในลักษณะเดียวกันทางรถไฟผ่านจุดที่กำหนดให้ รายละเอียดและวิธีการขนส่งจะเป็นไปตามกฎหมายของแต่ละประเทศ หรือที่ได้ตกลงกันไว้เฉพาะ เช่น การจราจร การประกันภัย พิธีการศุลกากรรถที่ได้รับอนุญาต ฯลฯ สำหรับยานพาหนะที่ใช้ในระยะแรก กำหนดให้ใช้รถบรรทุกตู้ทึบ (Sealed Vehicle) ประเทศละ 60 คัน โดยจะมีการจัดตั้งหน่วยงานประสานการขนส่งแห่งชาติ ทำหน้าที่ในการประสานข้อมูลของผู้ประกอบการชาติอื่นที่ประสงค์จะเดินทางเข้ามาผ่านแดน การประสานงาน และอำนวยความสะดวกตลอดจนการกำหนดระเบียบต่างๆ เพื่อส่งเสริมรวมทั้งการอนุญาต

4) ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

(ASEAN Economic Community: AEC)

กลุ่มประเทศอาเซียนได้ให้ความสำคัญในการเสริมสร้างความแข็งแกร่งทางเศรษฐกิจร่วมกันอย่างต่อเนื่อง เพื่อมุ่งไปสู่การเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (ASEAN Economic Community: AEC) ซึ่งมีลักษณะคล้ายคลึงกับประชาคมเศรษฐกิจยุโรป (European Economic Community: EEC) โดยปรับปรุงกระบวนการดำเนินงานภายในของกลุ่มประเทศอาเซียนให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น ซึ่งมีเป้าหมายคือการรวมตัวของกลุ่มประเทศในอาเซียนเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน ภายในปี 2558 (ค.ศ.2015) และมีแนวคิดที่ว่าอาเซียนจะกลายเป็นเขตการผลิตเดียว ตลาดเดียว หรือ Single market and production base นั้นหมายถึงจะต้องมีการเคลื่อนย้ายปัจจัยการผลิตได้อย่างเสรี สามารถดำเนินกระบวนการผลิตที่ไหนก็ได้ โดยสามารถใช้ทรัพยากรจากแต่ละประเทศ ทั้งวัตถุดิบและแรงงานมาร่วมในการผลิต มีมาตรฐานสินค้า กฎเกณฑ์ กฎระเบียบเดียวกัน ความจำเป็นที่กลุ่มประเทศอาเซียนต้องเร่งรัดการรวมกลุ่มทางเศรษฐกิจภายใน ก็เพื่อเสริมสร้างขีดความสามารถในการแข่งขันให้กับอาเซียนเอง เพื่อสร้างให้อาเซียนเป็นศูนย์กลางภายในภูมิภาค คานอำนาจของประเทศอื่นๆ ภายในภูมิภาคที่มีบทบาทโดดเด่นอย่างเช่น จีน และอินเดีย โดยมีมาตรการที่สำคัญคือ

- | | |
|---|--|
| 1) เร่งลดภาษีสินค้าสาขาสำคัญให้เร็วขึ้น | 6) ส่งเสริมการเปิดตลาดด้านการค้าบริการ |
| 2) จัดมาตรการที่ไม่ใช่ภาษี | 7) ส่งเสริมการเปิดตลาดด้านการลงทุน |
| 3) ปรับปรุงกฎว่าด้วยแหล่งกำเนิดสินค้า | 8) อำนวยความสะดวกการเคลื่อนย้ายบุคลากร |
| 4) ปรับประสานมาตรฐานผลิตภัณฑ์ | 9) อำนวยความสะดวกด้านการเดินทาง |
| 5) อำนวยความสะดวกด้านศุลกากร | ภายในภูมิภาค |

สิ่งที่เกิดขึ้นเมื่อสมาชิกอาเซียนเปิดตลาดจนบรรลุเป้าหมาย

- ❖ ผู้ให้บริการอาเซียนสามารถให้บริการข้ามพรมแดนเข้ามาในประเทศอาเซียนต่างๆได้โดยไม่มีข้อจำกัด แต่ทั้งนี้ บางสาขาบริการที่จำเป็นต้องมีเงื่อนไขด้านกฎระเบียบบางประการก็อาจสามารถสงวนไว้ได้บ้าง
- ❖ บุคลากรอาเซียนที่มีฝีมือประเภทต่างๆ สามารถเข้ามาทำงานและพำนักระยะยาวมากขึ้น
- ❖ นักวิชาชีพอาเซียนอาจเข้ามาทำงานในไทยได้สะดวกขึ้นโดยผ่านความตกลง MRA
- ❖ นักลงทุนอาเซียนสามารถเข้ามาจัดตั้งธุรกิจในประเทศอาเซียนทุกประเทศ โดยถือหุ้นข้างมากได้ โดยไทยจะต้องทยอยเปิดให้นักลงทุนอาเซียนถือหุ้นในธุรกิจบริการต่างๆ ได้ถึง 70% ในปี 2010 สำหรับ Priority sectors และ ปี 2015 สำหรับ Other sectors ทั้งนี้สมาชิกยังสามารถใช้กฎระเบียบในการกำกับดูแลธุรกิจบริการได้อยู่ โดยไม่เลือกปฏิบัติว่าเป็นธุรกิจของต่างชาติหรือของคนไทย และอาจขอสงวน (ในจำนวนที่จำกัด) ไม่เปิดตลาดในบางสาขา/กิจกรรมบริการตามแนวทางที่อาเซียนกำหนดได้

5) กรอบความตกลงทั่วไปว่าด้วยการค้าบริการ

(General Agreement on Trade in Services : GATS)

ความตกลงทั่วไปว่าด้วยการค้าบริการ เป็นความตกลงพหุภาคีที่มีความยืดหยุ่นพอสมควร โดยวางอยู่บนหลักการที่ว่าจะเป็นการค่อยๆ เปิดเสรี (Progressive Liberalization) ซึ่งเป็นการประสานผลประโยชน์ของประเทศพัฒนาแล้วที่ต้องการเปิดการค้าบริการ เพราะมีความสามารถในการแข่งขันสูงและประเทศกำลังพัฒนา ซึ่งส่วนใหญ่มีความสามารถในการแข่งขันต่ำกว่า ให้เป็นการเปิดแบบค่อยๆ เปิด ซึ่งต้องมีการทบทวนให้มีการเปิดการเจรจาให้มีการเปิดเสรีมากขึ้นอีกภายใน 5 ปี หลังจากที่มีความตกลงมีผลบังคับใช้แล้ว และเนื่องจากการค้าบริการมีความแตกต่างอย่างมากจากการค้าสินค้าเพราะการค้าสินค้าเป็นการค้าสิ่งที่สามารถจับต้องได้ ดังนั้นมาตรการพรมแดน จึงจำเป็นต้องมีประสิทธิภาพในการควบคุมระดับการเปิด - ปิดตลาด ซึ่งมาตรการที่สำคัญ คือ มาตรการเกี่ยวกับภาษีนำเข้าสินค้าจากต่างประเทศ แต่การค้าบริการเป็นการให้บริการซึ่งจับต้องไม่ได้ และที่สำคัญที่สุดคือ จะเก็บไว้ไม่ได้ ดังนั้นจึงมีการแยกรูปแบบการเปิดเสรี (Mode) ออกเป็น 4 รูปแบบ ได้แก่

รูปแบบการเปิดเสรี (Mode of Supply)	แหล่งกำเนิดของ ผู้ให้บริการ	ลักษณะการบริการ	ตัวอย่างการบริการ
Mode 1 Cross Border Supply	ผู้ให้บริการอยู่ใน ประเทศตนเอง	การให้บริการจากประเทศ หนึ่งเข้าสู่อาณาเขตของอีก ประเทศหนึ่ง	การให้บริการที่ปรึกษาด้าน การจัดการขนส่งทางถนน ผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์
Mode 2 Consumption Abroad		ตัวผู้รับบริการเคลื่อนย้าย ไปยังประเทศของผู้ ให้บริการ	คนต่างชาติเดินทางมา ท่องเที่ยวและใช้บริการ รถโดยสารในประเทศไทย
Mode 3 Commercial Presence	ผู้ให้บริการอยู่ใน ประเทศลูกค้า	การจัดตั้งหน่วยธุรกิจเพื่อ ให้บริการในต่างประเทศ บริการในประเทศลูกค้า	ผู้ประกอบการไทยลงทุน เปิดกิจการขนส่งใน ต่างประเทศ
Mode 4 Presence of Natural Person		การที่บุคคลธรรมดาของ ประเทศหนึ่งเดินทางเข้าไป ทำงานในอีกประเทศหนึ่ง	คนไทยเดินทางไปประกอบ อาชีพเป็นพนักงานประจำ รถขนส่งในต่างประเทศ

กล่าวโดยสรุปได้ว่า ระดับของการเปิดเสรีแบบค่อยเป็นค่อยไปในการบริการขนส่งทางถนน ยังอยู่ในระดับต่ำ ประเทศไทยเสนอผูกพันเปิดเสรีการค้าบริการสาขาการขนส่งทางถนน คือ เปิดโอกาสให้ต่างชาติเข้ามาจัดตั้งสาขาได้ โดยถือหุ้นไม่เกินร้อยละ 49 และกำหนดให้ผู้บริหารกึ่งหนึ่งต้องเป็นคนไทย รวมทั้งอนุญาตให้คนต่างชาติเข้ามาทำงานได้เฉพาะระดับผู้บริหารระดับสูง ผู้จัดการ และผู้เชี่ยวชาญเฉพาะ โดยมีข้อผูกพันที่จะค่อย ๆ เปิดเพียง 3 สาขา ได้แก่ การขนส่งผู้โดยสารระหว่างประเทศ การขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ และการเช่ารถพร้อมพนักงานขับรถหรือไม่มีพนักงานขับระหว่างประเทศ ซึ่งไม่ใช่การเช่าเพื่อประโยชน์เชิงพาณิชย์ ซึ่งจากการเจรจาเปิดตลาดในภาพรวม ส่วนใหญ่เป็นการเรียกร้องให้ไทยยกเลิกข้อจำกัดสัดส่วนการถือหุ้นของชาวต่างชาติ ยกเลิกข้อจำกัดจำนวนผู้ถือหุ้นชาวต่างชาติ ยกเลิกข้อจำกัดเกี่ยวกับการซื้อหรือครอบครองที่ดิน และมีข้อเรียกร้องให้ผู้ประกอบการเปิดตลาดเพิ่มเติม โดยเฉพาะอย่างยิ่งในสาขาการเงิน โทรคมนาคม ขนส่ง และ โลจิสติกส์



ข้อมูลเพิ่มเติม <http://www.dtn.moc.go.th>, <http://www.thaifta.com>

1.7 การปรับตัวเพื่อรองรับการเปลี่ยนแปลง

สินค้าที่ให้บริการขนส่งโดยรถบรรทุกซึ่งผู้ประกอบการจำเป็นจะต้องพัฒนาการให้บริการในด้านความสามารถในการรับ-ส่งสินค้าตรงเวลาและปลอดภัย การพัฒนาบุคลากร และการพัฒนาระบบการขนส่งรวมถึงเทคโนโลยีสารสนเทศ อาจจะต้องมีธุรกิจเสริมนอกเหนือจากการขนส่ง เช่น คลังสินค้า ศูนย์ซ่อมรถ หรือบริการธุรกิจอื่นในลักษณะครบวงจร เพื่อตอบรับกับความต้องการของตลาดที่เปลี่ยนแปลง

ไปและการแข่งขันที่สูงขึ้นในอนาคตทั้งระหว่างผู้ประกอบการภายในประเทศด้วยกัน หรือแข่งกับต่างชาติที่จะเข้ามาจากการเปิดเสรีทางการค้าและบริการที่มีศักยภาพการแข่งขันสูงกว่า

1.7.1 แนวทางการปรับตัวเมื่อเปิดเสรีการขนส่ง

เมื่อมีการเปิดเสรีการขนส่งผู้ประกอบการขนส่งสินค้าไทยมีความจำเป็นจะต้องปรับตัวเพื่อให้สามารถอยู่รอดได้ การศึกษาที่ผ่านมาพบว่าผู้ประกอบการขนส่งขนาดเล็กให้บริการภายในจังหวัดนั้นมีต้นทุนการประกอบการที่ต่ำและมีความสัมพันธ์ที่ดีกับลูกค้าท้องถิ่นอาจไม่ได้รับผลกระทบมากนัก แต่ผู้ประกอบการขนาดกลางที่ให้บริการระดับภูมิภาคของประเทศคาดว่าจะได้รับผลกระทบมากที่สุด เนื่องจากไม่สามารถตอบสนองลูกค้ารายใหญ่ และไม่สามารถแข่งขันกับธุรกิจรายเล็กได้ เนื่องจากมีต้นทุนที่สูงกว่า อันได้แก่ ค่าดำเนินงานสำนักงาน ค่าเงินเดือนพนักงาน ค่าใช้จ่ายด้านบัญชี เป็นต้น ส่วนผู้ประกอบการขนาดใหญ่ที่ให้บริการระดับในประเทศ และต่างประเทศอยู่แล้วน่าจะมีช่องทางขยายธุรกิจได้มากขึ้น แต่อาจจะต้องเป็นไปตามกระแสที่นำทิศทางโดยต่างชาติ ทั้งนี้แนวทางการปรับตัวที่ผู้ประกอบการไทยควรพิจารณาสามารถสรุปได้คร่าวๆ ดังนี้

- ❖ **การรวมกลุ่มผู้ประกอบการ** เนื่องจากผู้ประกอบการขนส่งของไทยส่วนใหญ่เป็นรายย่อย และประกอบธุรกิจในลักษณะกระจัดกระจาย มีการแข่งขันกันเองอย่างรุนแรง ส่งผลให้เกิดปัญหาการวิ่งรถเปล่า และสินค้าตกค้างตามมา การรวมกลุ่มหรือสร้างเครือข่ายการให้บริการขนส่งสินค้า ในลักษณะพันธมิตรโดยนำความรู้ความเชี่ยวชาญเฉพาะด้านที่เป็นจุดแข็งของแต่ละบริษัทมาเสริมกันเพื่อให้เกิดเอกภาพและสามารถลดต้นทุนการประกอบการขนส่ง ควรสร้างความร่วมมือระหว่างผู้ว่าจ้างกับผู้ประกอบการ เพื่อให้ผู้ว่าจ้างไม่เพียงแต่พิจารณาผู้ประกอบการที่เสนอราคาต่ำสุดเท่านั้น แต่ควรคำนึงถึงการบริการด้วยซึ่งจะลดปัญหาการตัดราคากันลงไปได้ นอกจากนี้การรวมตัวกันจะทำให้อำนาจต่อรองกับภาคอุตสาหกรรม หรือขอความช่วยเหลือจากภาครัฐได้มากขึ้น ซึ่งในปัจจุบันมีการรวมตัวของผู้ประกอบการขนส่ง 9 สมาคมและ 4 ชมรม ดังนี้

ชื่อสมาคม	ที่อยู่	ติดต่อ
สมาคมขนส่งทางบก	45/4 หมู่ 7 ถนนนครสวรรค์- พยุหะคีรี ต. ยางตาล อ.โกรกพระ จ.นครสวรรค์ 60170	โทร. 056-247-219 แฟกซ์ 056-247-229 www.siblor.com
สมาคมขนส่งสินค้า เพื่อการนำเข้าและ ส่งออก	13/10 หมู่ 9 ซ.มหาวิทยาลัยรามคำแหง 2 ถ.บางนา- ตราด (กม.8) แขวงดอกไม้ เขตประเวศ กทม. 10250	โทร. 02-751-7485-9 แฟกซ์ 02-751-7800 www.imexta.com
สมาคมขนส่งสินค้า	56/3 D อาคารชุดเดอะรอยัลนาวินทาวเวอร์ ถ.เชื้อเพลิง แขวงช่องนนทรี เขตยานนาวา กรุงเทพฯ 10120	โทร. 02-671-3620-1 แฟกซ์ 02-671-3621 www.thetta.com

ชื่อสมาคม	ที่อยู่	ติดต่อ
สมาคมรถบรรทุก จังหวัดนครปฐม	151/79 ถ.ราชวิถี ต.พระปฐมเจดีย์ อ.เมือง นครปฐม 73000	โทร. 034-259-563 แฟกซ์ 034-259-563
สมาคมรถบรรทุก สินค้าภาคอีสาน	226/3-4 ม.10 ถ.ราชสีมา-จักราช ต.หัวทะเล อ.เมือง นครราชสีมา 300	โทร. 081-876-8399 แฟกซ์ 044-264-238
สมาคมผู้ประกอบการ รถบรรทุกน้ำมันแห่ง ประเทศไทย	124/2 หมู่ 2 ถ.พหลโยธิน ต.กลางแดด อ.เมือง จ.นครสวรรค์ 60000	โทร. 056-802-6124 แฟกซ์ 056-802-611
สมาคมรถบรรทุกภาค ตะวันออก	65/1 ถนนสุขุมวิท ต.ท่าประดู่ อ.เมือง จ.ระยอง 21000	โทร. 038-611-996 แฟกซ์ 038-612-257
สมาคมประมงจังหวัด สมุทรสงคราม	207/7 ถ.แหลมใหญ่ ต.แม่กลอง อ.เมือง สมุทรสงคราม 75000	โทร. 034-711-145 แฟกซ์ 034-716-56
สมาคมรถโดยสาร ไม่ประจำทาง	13/115 หมู่ 1 ซอยสุภาพงษ์ 3 ถนนศรีนครินทร์ แขวงหนองบอน เขตประเวศ กทม. 10250	โทร. 02-743-4501-2 แฟกซ์ 02-746-9966
ชมรมผู้ประกอบการ ขนส่งสินค้าภาคอีสาน	758/1 ถ.พระราม 3 แขวงบางโพงพาง เขตยานนาวา กทม. 10120	โทร. 02-294-8299 แฟกซ์ 02-294-2343
ชมรมรถบรรทุก ภาคตะวันออก	99/14 หมู่ 2 ถนนแสงจันทร์นิมิตร ต.เนินพระ อ.เมือง จ.ระยอง	โทร. 038-694-271 แฟกซ์ 038-694-270
ชมรมผู้ประกอบการ ขนส่งเสรีท่าเรือ กรุงเทพ	300 ซอยกล้วยน้ำไท ถ.พระราม 4 เขตพระโขนง กทม. 10110	โทร. 02-249-4445-7 แฟกซ์ 02-249-6239
ชมรมรถบรรทุก จังหวัดลำปาง	6 ถนนลำปาง – เชียงใหม่ ต.ชมพู อ.เมือง จ.ลำปาง 52100	โทร. 054-218-900 แฟกซ์ 054-218-900

แม้ว่าในปัจจุบันผู้ประกอบการรถบรรทุกได้มีการรวมกลุ่มกันเป็นชมรมและสมาคมจำนวนมาก ในหลายลักษณะตั้งอยู่กระจัดกระจายทั่วประเทศ แต่ก็ยังไม่มีสมาคมใดที่ได้รับการรับรองอย่างเป็นทางการจากภาครัฐดังเช่น สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย สภาหอการค้าแห่งประเทศไทย หรือ สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย ที่เป็นผู้แทนของผู้ค้าและผู้ผลิต มิใช่ผู้ประกอบการขนส่งสินค้า กล่าวคือสมาคมควรมีบทบาทต่างๆ ที่สำคัญ เช่น กำหนดมาตรฐานและยกระดับมาตรฐานวิชาชีพการประกอบการขนส่ง รวบรวมข้อมูลด้านการขนส่ง สถิติ ค่าใช้จ่ายต่างๆ รวบรวม แนวปฏิบัติที่ดีที่สุด (Best Practices) รวบรวมข้อมูลประวัติพนักงาน ขั้บรถ เป็นต้น

- ❖ **การพัฒนาความได้เปรียบเชิงการแข่งขัน** ผู้ประกอบการจะต้องมีระบบบริหารจัดการที่ดี และมีมาตรฐานเป็นสากลมากขึ้น เพื่อให้สามารถควบคุมต้นทุนการขนส่งได้ มีการประยุกต์ใช้เทคโนโลยีสารสนเทศที่เหมาะสม สามารถตอบสนองความต้องการและความหลากหลายของลูกค้า พัฒนาคูคลองกรให้มีความรู้ประสบการณ์และความรับผิดชอบ โดยเฉพาะพนักงานขับรถ ซึ่งความเสียหายและอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นกว่าร้อยละ 80 ล้วนมาจากพนักงานขับรถที่ขาดทักษะและความรับผิดชอบ
- ❖ **การพัฒนารูปแบบการให้บริการ** ผู้ประกอบการควรพิจารณาปรับปรุงหรือขยายรูปแบบการให้บริการ ให้มีความสอดคล้องกับความต้องการของระบบโลจิสติกส์มากขึ้น ผู้ประกอบการขนส่งในปัจจุบันอาจขยายขอบเขตการให้บริการอื่นๆ ด้วยเช่น บริการคลังสินค้า บริการด้านศุลกากร บริการบรรจุภัณฑ์สินค้า รวมถึงการบริการเชื่อมต่อรูปแบบการขนส่งต่อเนื่อง เช่น ทางเรือ ทางอากาศ เป็นต้น
- ❖ **การร่วมทุนกับผู้ประกอบการต่างชาติ** ผู้ประกอบการอาจพิจารณาร่วมทุนกับบริษัทต่างชาติ เพื่อรักษาตลาดลูกค้าไว้ภายใต้การบริหารต้นทุนที่ดีขึ้น แต่ยังคงจำเป็นต้องเรียนรู้เทคนิคการบริหารจัดการต่างๆ เพื่อให้สามารถดำรงกิจการได้ต่อไปในระยะยาว หรืออาจพิจารณาเป็น sub-contractor ให้กับผู้ประกอบการรายใหญ่ที่มีระบบบริหารจัดการที่ดี สามารถบริหารต้นทุนคงที่ได้ต่ำกว่า และมีศักยภาพรักษาตลาดลูกค้าขนาดใหญ่ข้ามชาติได้ดีกว่า

ศูนย์ส่งเสริมการขนส่งทางบก สำนักจัดระบบการขนส่งทางบก กรมการขนส่งทางบก เป็นแหล่งรวบรวมข้อมูล ข่าวสาร เกี่ยวกับการประกอบธุรกิจการขนส่งทั้งในประเทศและระหว่างประเทศ รวบรวมสถิติ และข้อมูลพื้นฐานในการประกอบการขนส่งแก่ผู้ประกอบการและบุคคลที่สนใจ

<http://www.ltpcenter.com>

บันทึก

[illegible]