

## ยุทธศาสตร์ของภาครัฐในการพัฒนาธุรกิจโลจิสติกส์

การจัดการโลจิสติกส์เป็นเรื่องที่ได้รับความสนใจมากขึ้นในฐานะความหวังที่จะทำให้ธุรกิจไทยอยู่รอดได้ ดังสังเกตได้จากจำนวนหัวหนังสือใหม่ รวมถึงบทความเกี่ยวกับโลจิสติกส์ในสื่อต่าง ๆ ที่เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องในช่วง 1-2 ปีที่ผ่านมา เนื่องจากผู้ประกอบการจำนวนมากต้องการหลีกเลี่ยงการแข่งขันด้านราคาที่กำลังเผชิญจากผู้ผลิตรายใหญ่ของโลก เช่น จีนและอินเดีย โดยหันมาเพิ่มโอกาสในการแข่งขันด้วยการพัฒนาความเร็วในการจัดส่งสินค้าด้วยการจัดการโลจิสติกส์อย่างมีประสิทธิภาพ

ทั้งนี้ เพื่อให้ผู้ส่งออกมีระบบโลจิสติกส์ที่เอื้อต่อการแข่งขันในตลาดโลก ภาครัฐ โดยสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) ได้ตระหนักถึงความจำเป็นในการยกระดับการให้บริการและเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของผู้ประกอบการโลจิสติกส์ไทย ซึ่งส่วนใหญ่เป็นผู้ประกอบการขนาดเล็ก และกว่าร้อยละ 50 เน้นให้บริการเฉพาะงานที่มีมูลค่าเพิ่มต่ำเพียงอย่างเดียวอย่างหนึ่ง อาทิ บริการรถบรรทุกขนส่ง บริการจองระวางเรือ และบริการด้านพิธีการศุลกากร เพื่อให้ผู้ประกอบการเหล่านี้ให้บริการที่มีประสิทธิภาพทัดเทียมกับผู้ให้บริการต่างชาติ ซึ่งมีขนาดใหญ่และมีสาขากระจายทั่วโลก พร้อมผลักดันไทยให้เป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์แห่งใหม่ของภูมิภาค โดยล่าสุด สศช. ได้กำหนดแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย พ.ศ. 2550 – 2554 ซึ่งในส่วนของยุทธศาสตร์การพัฒนารัฐกิจโลจิสติกส์ของไทย (Logistic Service Internationalization) มีกลยุทธ์หลัก ดังนี้

- ส่งเสริมให้เกิดการลงทุนในธุรกิจผู้ให้บริการโลจิสติกส์ทั้งในลักษณะกลุ่มหรือเขตอุตสาหกรรมและรายธุรกิจ รวมทั้งสนับสนุนการลงทุนและการร่วมมือเชิงพันธมิตร (Strategic Alliance) ระหว่างผู้ให้บริการของไทย และระหว่างผู้ให้บริการของไทยกับผู้ให้บริการขนาดเล็กและขนาดกลางของต่างประเทศ โดยให้สิทธิประโยชน์กับการลงทุนพัฒนาเขตอุตสาหกรรมผู้ให้บริการโลจิสติกส์ (Logistics Park) และสนับสนุนบทบาทขององค์กรภาควิชาการ สมาคมและองค์กรภาคเอกชนที่เกี่ยวข้อง ในการสร้างความร่วมมือ (Partnership) ระหว่างผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทย และระหว่างผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทยกับผู้ให้บริการโลจิสติกส์ต่างประเทศ (Business Matching) เพื่อเพิ่มศักยภาพในการแลกเปลี่ยนข้อมูลความรู้ที่เป็นประโยชน์ และการใช้ประโยชน์ร่วมกันในสินทรัพย์ต่าง ๆ (Cost Sharing) เช่น รถบรรทุก และคลังสินค้า และเพื่อขยายขอบข่ายบริการให้เป็นแบบเบ็ดเสร็จ (Integrated Services) มากขึ้น

- ส่งเสริมการพัฒนาธุรกิจให้บริการโลจิสติกส์เฉพาะด้าน ตามความต้องการของธุรกิจในประเทศ ซึ่งได้แก่ บริการโลจิสติกส์แบบเบ็ดเสร็จเพื่อรองรับ SMEs และ OTOP บริการโลจิสติกส์

แก้สินค้าเกษตรทั้งในด้านการตรวจสอบสินค้า การรับรอง HACCP GMP และ GAP บริการโลจิสติกส์แบบเบ็ดเสร็จสำหรับการรวบรวม เคลื่อนย้าย จัดเก็บ และนำส่งสินค้าเกษตรในลักษณะ door-to-door บริการขนส่งหลายรูปแบบ (Multimodal Transport Operators) การบริการรับส่งสินค้าหรือตัวแทนออกของและบริการด้านประกันภัยการขนส่งสินค้าภายในประเทศและระหว่างประเทศ เป็นต้น

สำหรับแนวทางปฏิบัติ สศช. ได้ประสานงานกับหน่วยงานต่าง ๆ ของภาครัฐเพื่อดำเนินนโยบายตามกลยุทธ์ที่กำหนดขึ้น โดยในปี 2550 โครงการที่ได้รับอนุมัติงบประมาณและอยู่ระหว่างดำเนินการมีทั้งสิ้น 6 โครงการ นอกจากนี้ ยังมีโครงการที่เห็นควรให้การสนับสนุนเพิ่มเติม มีรายละเอียดดังนี้

โครงการที่ได้รับอนุมัติงบประมาณประจำปี 2550	วงเงินงบประมาณ (ล้านบาท)
• โครงการส่งเสริมการประกันภัยเพื่อสนับสนุนระบบโลจิสติกส์ครบวงจร	1.20
• โครงการส่งเสริมการใช้บริการศูนย์กระจายสินค้าในต่างประเทศ	18.51
• โครงการเครือข่ายกระจายสินค้า (D/N)	8.32
• โครงการพัฒนาผู้ประกอบการเพื่อเปลี่ยนเงื่อนไขการส่งออกจากเดิม FOB เป็น CIF, DDP หรือ LDP	5.00
• โครงการพัฒนากฎหมายและมาตรฐานเกี่ยวกับผู้ให้บริการโลจิสติกส์	2.00
• โครงการให้คำปรึกษาและแก้ไขปัญหาด้านโลจิสติกส์ (Logistics Clinic)	17.21
<b>รวม</b>	<b>52.24</b>
โครงการที่ควรสนับสนุนเพิ่มเติม	
• โครงการพัฒนากฎหมายเพื่ออำนวยความสะดวกในระบบโลจิสติกส์	
• โครงการสร้างมาตรฐานเรื่องภาษนะบรรจุและอุปกรณ์ยกขนเพื่อระบบโลจิสติกส์	
• โครงการพัฒนาซอฟต์แวร์ราคาถูกลงสำหรับผู้ให้บริการโลจิสติกส์	
• โครงการส่งเสริมให้เกิดความร่วมมือระหว่างผู้ประกอบการในรูปแบบเครือข่ายวิสาหกิจ (Cluster) ทั้งในการร่วมลงทุนและร่วมให้บริการ	

แนวทางการปฏิบัติดังกล่าวนับเป็นเพียงจุดเริ่มต้นของการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของไทย ซึ่งยังครอบคลุมไปไม่ถึงการพัฒนาในอีกหลายด้าน อาทิ การปรับปรุงกฎระเบียบที่เอื้ออำนวยต่อการดำเนินธุรกิจของผู้ประกอบการโลจิสติกส์ในประเทศ การส่งเสริมการใช้เทคโนโลยีที่ทันสมัย การดึงดูดผู้เชี่ยวชาญด้านโลจิสติกส์ระดับโลก และการเร่งแก้ปัญหาด้านโลจิสติกส์อย่างรวดเร็วและมีประสิทธิภาพ ซึ่งล้วนเป็นสิ่งจำเป็นที่ประเทศซึ่งเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ของภูมิภาคอยู่ในปัจจุบัน เช่น สิงคโปร์ ให้ความสำคัญเป็นอย่างยิ่ง