

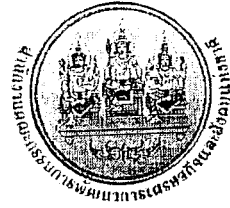
ร่าง

# แผนแม่บทการพัฒนาโลจิสติกส์ของประเทศไทย

ภายใต้แผนการบริหารราชการแผ่นดิน พ.ศ. 2548-2551

สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

พฤษภาคม 2548



ร่าง

# แผนแม่บทการพัฒนาโลจิสติกส์ของประเทศไทย

ภายใต้แผนการบริหารราชการแผ่นดิน พ.ศ. 2548-2551

สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

พฤษภาคม 2548

## คำนำ

เอกสาร (ร่าง)แผนแม่บทการพัฒนาาระบบโลจิสติกส์ ฉบับนี้เป็นผลจากการดำเนินงานของ สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) ร่วมกับหน่วยงานภาครัฐและเอกชนที่เกี่ยวข้อง ตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 9 พฤศจิกายน 2547 ให้ทุกกระทรวงที่เกี่ยวข้องจัดทำ Logistics Roadmap ในรายละเอียดแล้วส่งให้ สศช.ประมวลจัดทำเป็นแผนแม่บทการพัฒนาาระบบโลจิสติกส์ เพื่อนำเสนอ ครม.พิจารณาตามขั้นตอน อย่างไรก็ตาม ต่อมาได้มีการบรรจุยุทธศาสตร์การพัฒนาาระบบโลจิสติกส์ที่อยู่ในร่างแผนแม่บทฯ ฉบับนี้ เป็นส่วนหนึ่งของยุทธศาสตร์การปรับโครงสร้างเศรษฐกิจให้สมดุลและแข่งขันได้ ในแผนการบริหารราชการแผ่นดิน (พ.ศ. 2548-2551) ซึ่ง ครม.เห็นชอบเมื่อวันที่ 12 เมษายน 2548

เนื่องจากในช่วงที่ผ่านมา มีหน่วยงานภาครัฐและภาคเอกชนที่เกี่ยวข้องกับการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์การพัฒนาโลจิสติกส์ต้องการทราบรายละเอียดของแผนแม่บทฯ ที่เกี่ยวกับวิสัยทัศน์ ยุทธศาสตร์และแนวทางการพัฒนาาระบบโลจิสติกส์ของไทย รวมทั้งหน่วยงานรับผิดชอบที่ได้กำหนดไว้ในแผนบริหารราชการแผ่นดิน จึงเห็นควรมีการจัดพิมพ์เอกสารฉบับนี้ขึ้นเพื่อเผยแพร่ให้หน่วยงานและภาคเอกชนเหล่านี้ใช้เป็นเอกสารประกอบการดำเนินงานขับเคลื่อนยุทธศาสตร์โลจิสติกส์ตามแผนบริหารราชการแผ่นดิน ให้เป็นไปในทิศทางเดียวกันอย่างมีเอกภาพ

สำนักวิเคราะห์โครงการลงทุนภาครัฐ  
สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ  
พฤษภาคม 2548

	หน้า
บทสรุปสำหรับผู้บริหาร (Executive Summary)	I
บทนำ: แผนแม่บทการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย	1
• ความเป็นมา	1
• นิยาม และองค์ประกอบ	2
• ระบบโลจิสติกส์เป็นปัจจัยสร้างความสามารถในการแข่งขันของประเทศ	4
บทที่ 1: วิสัยทัศน์ พันธกิจ เป้าประสงค์ หลักการ และประเด็นยุทธศาสตร์	6
1. ผลการวิเคราะห์สภาวะแวดล้อม	6
2. วิสัยทัศน์ พันธกิจ เป้าประสงค์	12
3. หลักการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์	13
4. ประเด็นยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ไทย	14
บทที่ 2: ยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน	17
บทที่ 3: ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบการเชื่อมโยงข้อมูล และฐานข้อมูลเกี่ยวกับโลจิสติกส์	29
บทที่ 4: ยุทธศาสตร์การสร้างขีดความสามารถในการบริหารจัดการ	37
บทที่ 5: ยุทธศาสตร์การพัฒนาธุรกิจให้บริการโลจิสติกส์	45
บทที่ 6: ยุทธศาสตร์การเชื่อมโยงทางการค้ากับภูมิภาค	53
บทที่ 7: ยุทธศาสตร์การปรับปรุงกฎหมาย ข้อบังคับ นโยบาย และกระบวนการให้บริการของหน่วยงานรัฐ	59
บทที่ 8: แนวทางการบริหารจัดการเพื่อผลักดันยุทธศาสตร์	71

(ร่าง)

บทสรุปสำหรับผู้บริหาร  
(Executive Summary)

ประเทศไทยในบริบทภูมิศาสตร์การค้าโลก มีบทบาทเป็นทั้งจุดกำเนิดหรือแหล่งผลิต (Origin) สินค้าเกษตรและอุตสาหกรรมที่ส่งออกไปทั้งภูมิภาคและทั่วโลก และเป็นประตูการค้า (Median or Gateway) ที่สามารถเปิดตลาดไปสู่ภูมิภาค รวมทั้งเป็นจุดหมายปลายทาง (Destination) ของอุตสาหกรรมบริการและการท่องเที่ยว

ภายใต้บริบทการค้าโลกที่มีการแข่งขันเข้มข้นเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง ประเทศไทยจะใช้ศักยภาพทางภูมิศาสตร์ดังกล่าวมาสร้างให้เกิดมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจ (Economic Value Creation) ให้กับประเทศ เพื่อยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชนได้มากขึ้นเพียงใด ก็ขึ้นอยู่กับความสามารถในการยกระดับการบริหารจัดการระบบโลจิสติกส์ให้มีประสิทธิภาพสู่ระดับโลก (World Class) เพื่อสนับสนุนให้ผู้ประกอบการและธุรกิจในประเทศสามารถแข่งขันได้ในตลาดโลก ภายใต้สภาวะที่แต่ละประเทศมุ่งขยายตลาดและกำหนดบทบาทการเป็นศูนย์กลางทางการค้าและการลงทุนในภูมิภาคตลอดเวลา

การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ไทยให้สามารถแข่งขันได้ เป็นการประสานกิจกรรมจากหลายส่วนและต้องดำเนินการอย่างต่อเนื่องเกาะติด จึงจำเป็นต้องมีการกำหนด แผนแม่บท เป็นเครื่องมือชิ้นส่วนต่างๆ ที่เกี่ยวข้องให้เกิดการระดมทรัพยากรและประสานการพัฒนาอย่างเป็นเอกภาพมีบูรณาการ มีสาระสำคัญสรุปได้ ดังนี้

### วิสัยทัศน์

ประเทศไทยมีระบบโลจิสติกส์ที่ได้มาตรฐานสากล (World Class Logistics) เพื่อสนับสนุนการเป็นศูนย์กลางธุรกิจและการค้าของภูมิภาคอินโดจีน

### พันธกิจ

พัฒนาระบบบริหารจัดการขนส่งสินค้า (โลจิสติกส์) ให้มีประสิทธิภาพ คุณภาพ และทันเวลา สามารถรองรับการขยายตัวของเศรษฐกิจเพื่อเชื่อมโยงการผลิตจากท้องถิ่นไปสู่ตลาด และผู้บริโภคในทุกกระดับ รวมทั้งการลดต้นทุนในทุกขั้นตอนของการกระจายสินค้า

### เป้าประสงค์

การพัฒนาระบบบริหารจัดการโลจิสติกส์เพื่อให้สามารถแข่งขันได้ในบริบทโลก จำเป็นต้องมุ่งเป้าหมายไปสู่ระดับ World Class Logistics Management โดยมีเป้าประสงค์สำคัญ 3 ประการคือ

- 1) ลดต้นทุนการทำธุรกิจ (Cost Efficiency) ให้เหลือต่ำที่สุด โดยเฉพาะต้นทุนที่ไม่ก่อให้เกิดมูลค่า (Non-Value Added Cost) เช่น การลดการใช้เอกสาร (Paperless) โดยเปลี่ยนระบบการทำงานมาเป็นการใช้เอกสารอิเล็กทรอนิกส์มากขึ้น หรือการลดต้นทุนที่เกิดจากความผิดพลาดอันเกิดจากการกรอกข้อมูลหลายครั้ง (Re-Key) เป็นต้น
- 2) เพิ่มความเชื่อถือได้และความปลอดภัยของการนำส่งสินค้า/บริการ (Reliability and Security) ซึ่งหมายถึง ความน่าเชื่อถือและความปลอดภัยของสินค้า ข้อมูล และธุรกรรมการเงิน ที่ถูกเคลื่อนย้ายในระบบโลจิสติกส์ โดยระบบจะต้องสามารถรับรองเวลาที่สินค้าจะถึงมือผู้บริโภค และการลดอัตราความเสียหายของสินค้า (Defect Rate) เพื่อรักษาให้คุณภาพของสินค้ายังคงเดิม ซึ่งจะส่งผลให้ลูกค้ามีความพึงพอใจมากขึ้น
- 3) เพิ่มความสามารถตอบสนองความต้องการของลูกค้า (Responsiveness) โดยเฉพาะความรวดเร็วตรงต่อเวลาในการนำส่งสินค้า/บริการ รวมทั้งการลดระยะเวลาในการให้บริการของหน่วยงานรัฐ ให้เหลือเฉพาะที่จำเป็น

### หลักการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์

3 หลักการสำคัญในการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ เพื่อให้กระบวนการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ มีความเป็นเอกภาพในทุกระดับและเกิดพลังในการสร้างความเปลี่ยนแปลง ได้แก่

- 1) ต้องมีจุดเน้น (Focus) ไปที่การยกระดับขีดความสามารถในการแข่งขันของอุตสาหกรรมเป้าหมายหลักของประเทศ
- 2) ยึดความต้องการของผู้ใช้บริการ (Customer Oriented) เป็นแนวทางขับเคลื่อนการเปลี่ยนแปลงในระดับปฏิบัติ
- 3) ปรับระบบกลไกในการขับเคลื่อนและติดตามผลการดำเนินการตามยุทธศาสตร์

### ประเด็นยุทธศาสตร์ (Strategic Agendas) การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ไทย

การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของไทยจะต้องดำเนินการพร้อมกันไปหลายด้าน และเป็นระบบ โดยมี 6 ประเด็นยุทธศาสตร์ที่จะต้องเข้าไปดำเนินการ เพื่อผลักดันให้ระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยมีมาตรฐานระดับโลก สามารถสนับสนุนการสร้างขีดความสามารถในการแข่งขันของอุตสาหกรรมสำคัญของประเทศ และสนับสนุนบทบาทการเป็นศูนย์กลางการค้าและบริการในภูมิภาค ได้แก่

1. การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน (Logistics Infrastructure):
2. การพัฒนาระบบการเชื่อมโยงข้อมูลและฐานข้อมูลเกี่ยวกับโลจิสติกส์ (Information Linkage and Database System):
3. การสร้างขีดความสามารถในการบริหารจัดการโลจิสติกส์ (Capacity Building):
4. การพัฒนาธุรกิจผู้ให้บริการโลจิสติกส์ (Logistics Service Providers):
5. การสร้างความเชื่อมโยงทางการค้ากับภูมิภาค (Regional Economic Integration):
6. การปรับปรุงกฎหมาย ข้อบังคับ นโยบาย และกระบวนการให้บริการของรัฐ (Law, Regulation and Institution Framework):

## 1. การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน

### เป้าประสงค์

- (1) ลดค่าใช้จ่ายโดยรวมของการขนส่งสินค้าและบริการ
- (2) ลดระยะเวลาที่ใช้ในการขนส่งสินค้าและบริการจากต้นทางถึงปลายทาง
- (3) ยกกระดับคุณภาพการให้บริการของช่องทางการค้าหลัก

### กลยุทธ์หลัก (Strategic Directions)

1. ยกกระดับประสิทธิภาพการให้บริการที่ช่องทางการค้าหลักและพัฒนาช่องทางการค้าที่มีศักยภาพสู่ระดับสากล (Global Destination Network) มี 3 แนวทาง
  - แนวทางที่ 1: พัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ทั้งในด้านสิ่งอำนวยความสะดวก และการให้บริการให้ได้มาตรฐานสากล และมุ่งสู่การเป็นท่าเรือระดับโลก (World Class Seaport)
  - แนวทางที่ 2: พัฒนาท่าเรือน้ำลึกที่มีศักยภาพ เพื่อรองรับการขยายการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศในอนาคต
  - แนวทางที่ 3: พัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกโดยเฉพาะระบบจัดเก็บสินค้า/คลังสินค้าที่ท่าอากาศยานนานาชาติ เพื่อรองรับการเป็นศูนย์โลจิสติกส์

2. พัฒนาระบบเครือข่ายเชื่อมโยงศูนย์รวบรวมและการกระจายสินค้า (Hub & Spokes) ภายในประเทศให้มีคุณภาพ มาตรฐาน และสามารถให้บริการได้ 4 แนวทาง

แนวทางที่ 1: ส่งเสริมให้มีการพัฒนาศูนย์รวบรวมและกระจายสินค้าตามจุดยุทธศาสตร์การขนส่งสินค้าในภาคต่างๆ ของประเทศ

แนวทางที่ 2: ก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง (Motorway) เชื่อมโยงทั่วประเทศ

แนวทางที่ 3: ส่งเสริมระบบขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multi-Modal) ร่วมกับการใช้รูปแบบการขนส่งสินค้าและพลังงานต้นทุนต่ำที่สำคัญให้มากขึ้น เช่น การขนส่งทางราง ทางน้ำ และการใช้ก๊าซ NGV

แนวทางที่ 4: ส่งเสริมให้มีการใช้งานระบบขนส่งทางท่ออย่างมีประสิทธิภาพมากขึ้น

3. พัฒนาเส้นทางขนส่งและระดับโลจิสติกส์ระหว่างภูมิภาค บนเส้นทางการค้าหลักเชื่อมโยงในประเทศกับภูมิภาค (Regional Transport and Logistics Corridor) มี 2 แนวทาง

แนวทางที่ 1: พัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวก (Facility) และรักษามาตรฐานการให้บริการ (Service) ตามเส้นทาง Economic Corridor

แนวทางที่ 2: พัฒนาระบบคมนาคมและจุดเชื่อมต่อที่สำคัญต่างๆ ระหว่างด่านชายแดนและประเทศเพื่อนบ้าน

## 2. การพัฒนาระบบการเชื่อมโยงข้อมูลและฐานข้อมูลเกี่ยวกับโลจิสติกส์ (Information Linkage and Database System)

### เป้าประสงค์

- (1) ระบบข้อมูลเพื่อการนำเข้าและส่งออกของภาครัฐเชื่อมโยงเป็นระบบเดียวกัน และสามารถเชื่อมต่อกับเอกชน และผู้ให้บริการ
- (2) ภาครัฐวางแผนและลงทุนเพื่อพัฒนาโลจิสติกส์ มีความสอดคล้องกับข้อเท็จจริงของประเทศมากยิ่งขึ้น

### กลยุทธ์หลัก (Strategic Directions)

1. พัฒนาระบบการเชื่อมโยงข้อมูลระหว่างหน่วยงานภาครัฐ เอกชนและผู้ให้บริการ มี 2 แนวทาง  
แนวทางที่ 1: พัฒนาระบบ E-Logistics ให้สามารถเชื่อมโยงได้ทั้งภาครัฐ เอกชน และผู้ให้บริการ และให้สามารถตรวจสอบที่มาของสินค้าได้  
แนวทางที่ 2: พัฒนาระบบ Single Window Entry ให้เป็นศูนย์กลางของระบบให้บริการเพื่อการนำเข้า-ส่งออกและโลจิสติกส์



2. ส่งเสริมให้มีการประยุกต์ใช้เทคโนโลยีสารสนเทศในการทำธุรกิจ มี 2 แนวทาง
  - แนวทางที่ 1: ส่งเสริมการค้าผ่านช่องทางอิเล็กทรอนิกส์ต่างๆ (E-Commerce Transaction) ร่วมไปกับส่งเสริมกฎหมายรองรับ เพื่อให้ประเทศไทยสามารถพัฒนาไปสู่ระบบการค้าสมัยใหม่
  - แนวทางที่ 2: ส่งเสริมให้นำ IT มาใช้ในการบริหารจัดการภาคธุรกิจ
3. สนับสนุนให้มีการพัฒนาระบบฐานข้อมูลเพื่อการวางแผนด้านโลจิสติกส์ ทั้งในระดับประเทศและระดับธุรกิจ
  - แนวทางที่ 1: พัฒนาระบบฐานข้อมูลด้านโลจิสติกส์ให้สอดคล้องกับมาตรฐานการประเมินวัดประสิทธิภาพและประสิทธิผลซึ่งได้รับการยอมรับในระดับสากล

### 3. การพัฒนาความสามารถในการบริหารจัดการด้านโลจิสติกส์

#### เป้าประสงค์

- (1) ภาคธุรกิจตลอดห่วงโซ่อุปทานสามารถบริหารจัดการงานด้านโลจิสติกส์ได้อย่างมีประสิทธิภาพ

#### กลยุทธ์หลัก (Strategic Directions)

1. ส่งเสริมการผลิตบุคลากรด้านโลจิสติกส์ที่มีคุณภาพให้เพียงพอต่อความต้องการของตลาดแรงงาน มี 3 แนวทาง
  - แนวทางที่ 1: สนับสนุนการผลิตบุคลากรด้านโลจิสติกส์ ทั้งในระดับอาชีวศึกษา/อุดมศึกษาและในระดับผู้ฝึกสอน ให้มีมาตรฐานและเพียงพอ รวมทั้งมีการจัดอบรมหลักสูตรระยะสั้น
  - แนวทางที่ 2: จัดหลักสูตรการเรียนการสอนด้านโลจิสติกส์ให้มีมาตรฐานและทันสมัย
  - แนวทางที่ 3: ส่งเสริมความร่วมมือระหว่างภาคธุรกิจและภาคการศึกษา และหน่วยงานวิจัยในการทำวิจัยและพัฒนาองค์ความรู้ด้านโลจิสติกส์เชิงลึก
2. พัฒนาความสามารถของบุคลากรด้านโลจิสติกส์ทั้งในระดับบริหารและระดับปฏิบัติการให้เป็นมืออาชีพ มี 2 แนวทาง
  - แนวทางที่ 1: ส่งเสริมให้ผู้ประกอบการประยุกต์ใช้แนวคิดการจัดการโลจิสติกส์ตลอดห่วงโซ่อุปทาน
  - แนวทางที่ 2: ส่งเสริมให้มีการพัฒนาบุคลากรในสถานประกอบการ

3. พัฒนาระบบมาตรฐานด้านการจัดการโลจิสติกส์ มี 2 แนวทาง

แนวทางที่ 1: จัดทำวิธีการจัดการที่ดีที่สุด (Best Practices) เพื่อให้ผู้ประกอบการสามารถนำไปเปรียบเทียบและประยุกต์ใช้ได้จริง

แนวทางที่ 2: จัดทำมาตรฐานวิชาชีพหรือมาตรฐานฝีมือแรงงานด้านโลจิสติกส์

#### 4. การพัฒนาธุรกิจผู้ให้บริการด้านโลจิสติกส์

##### เป้าประสงค์

(ก) มีผู้ให้บริการโลจิสติกส์ที่มีคุณภาพและศักยภาพสูงสามารถแข่งขันในระดับสากลได้

##### กลยุทธ์หลัก (Strategic Directions)

1. ส่งเสริมธุรกิจผู้ให้บริการโลจิสติกส์ มี 2 แนวทาง

แนวทางที่ 1: กำหนดมาตรการจูงใจให้มีการลงทุน เช่น การส่งเสริมการลงทุน การจัดให้มีมาตรการทางการเงินและการคลัง เพื่อสนับสนุนการดำเนินงานของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ของไทย

แนวทางที่ 2: พัฒนากฎหมายรองรับธุรกิจให้บริการโลจิสติกส์ในประเทศไทย

2. ยกระดับมาตรฐานการให้บริการของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ มี 2 แนวทาง

แนวทางที่ 1: พัฒนาศักยภาพผู้ให้บริการโลจิสติกส์ทั้งภาครัฐและเอกชน ให้สามารถขยายขอบเขตการให้บริการในงานที่มีมูลค่าเพิ่มสูงขึ้น (High Value-Added)

แนวทางที่ 2: ส่งเสริมให้มีเครือข่ายธุรกิจระหว่างกลุ่มผู้ให้บริการโลจิสติกส์ (LSPs) เพื่อให้เกิดการลดต้นทุนจากการใช้ทรัพยากรร่วมกัน (Cost Sharing) และการแลกเปลี่ยน ถ่ายทอดองค์ความรู้ (Knowledge Transfer)

3. สนับสนุนให้ผู้ประกอบการธุรกิจโดยเฉพาะวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม (SMEs) หันมาใช้บริการของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ มี 2 แนวทาง

แนวทางที่ 1: ส่งเสริมให้ภาคธุรกิจโดยเฉพาะวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม (SMEs) มีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับธุรกิจให้บริการโลจิสติกส์

แนวทางที่ 2: ส่งเสริมให้มีการรวมกลุ่มของวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม (SMEs) เพื่อใช้บริการด้านโลจิสติกส์ร่วมกัน

## 5. การพัฒนาการเชื่อมโยงทางการค้ากับภูมิภาค

### เป้าประสงค์

- (1) การเติบโตของการค้าระหว่างไทยกับประเทศในภูมิภาคอาเซียน (ASEAN)

### กลยุทธ์หลัก (Strategic Directions)

1. พัฒนาระบบอำนวยความสะดวกทางการค้าผ่านชายแดน (Trade and Transit Facilitation) มี 2 แนวทาง  
แนวทางที่ 1: ผลักดันการดำเนินงานการตรวจปล่อยสินค้า ณ จุดเดียว (Single Stop Inspection) ร่วมกับประเทศเพื่อนบ้าน  
แนวทางที่ 2: ส่งเสริมให้เกิดการพัฒนาาระบบโลจิสติกส์ (Logistics Facility) ร่วมกันกับประเทศเพื่อนบ้าน
2. ส่งเสริมให้มีการสร้างมาตรฐานระบบการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่งร่วมกันในภูมิภาค มี 2 แนวทาง  
แนวทางที่ 1: สนับสนุนให้มีการปรับปรุงแบบเอกสารรวมถึงเอกสารอิเล็กทรอนิกส์ที่ใช้ในการนำเข้าส่งออกที่เป็นรูปแบบเดียวกันของประเทศในภูมิภาค  
แนวทางที่ 2: ร่วมมือกับประเทศเพื่อนบ้านผลักดันให้มีการใช้มาตรฐานเกี่ยวกับสินค้า/บริการร่วมกันในภูมิภาค

## 6. การพัฒนากฎหมาย ข้อบังคับ นโยบาย และกระบวนการให้บริการของหน่วยงานรัฐ

### เป้าประสงค์

- (1) มีกฎหมาย ข้อบังคับ นโยบายที่สนับสนุนกิจกรรมโลจิสติกส์
- (2) บริการของหน่วยงานรัฐทางด้านโลจิสติกส์มีมาตรฐานเทียบเท่าสากล

### กลยุทธ์หลัก (Strategic Directions)

1. พัฒนากฎหมาย/ระเบียบ เพื่อสนับสนุนกิจกรรมโลจิสติกส์อย่างมีประสิทธิภาพและได้มาตรฐานสากล มี 2 แนวทาง

แนวทางที่ 1: พัฒนากฎหมาย/ระเบียบด้านการขนส่งทั้งทางบก ทางน้ำ และทางอากาศ รวมทั้งให้มี  
การปรับปรุงระเบียบกระทรวงการคลังที่เกี่ยวกับพิธีการทางศุลกากร

แนวทางที่ 2: พัฒนากฎหมายรองรับธุรกิจให้บริการโลจิสติกส์

2. ผลักดันการบังคับใช้กฎหมายเพื่อสนับสนุนธุรกรรมอิเล็กทรอนิกส์

แนวทางที่ 1: เร่งรัดการออกกฎหมายลำดับรอง ภายใต้ พรบ.ว่าด้วยธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ.  
2544 เพื่อรองรับการทำธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์

3. ปรับปรุงกระบวนการให้บริการของหน่วยงานภาครัฐ (Back and Front Office) ให้มีมาตรฐานระดับ  
สากล มี 2 แนวทาง

แนวทางที่ 1: เร่งรัดให้หน่วยงานภาครัฐปรับปรุงกระบวนการ (Re-Process) ในการให้บริการ  
โดยเฉพาะกระบวนการนำเข้าส่งออก

แนวทางที่ 2: การกำหนดมาตรฐานการให้บริการที่สอดคล้องกับระดับสากล

### การจัดระบบบริหารจัดการเพื่อผลักดันยุทธศาสตร์

การขับเคลื่อนยุทธศาสตร์การพัฒนาโลจิสติกส์จำเป็นต้องมี หน่วยงานกลางที่ทำ  
หน้าที่บริหารจัดการงานด้านโลจิสติกส์ของประเทศโดยตรง มีอำนาจและความคล่องตัวสูง  
ในการตัดสินใจ และแก้ปัญหาความขัดแย้งระหว่างหน่วยงาน โดยให้เป็นการทำงานร่วมกัน  
ระหว่างภาครัฐและภาคเอกชนในการแก้ไขปัญหาและพัฒนาโลจิสติกส์ของประเทศ

แนวทางการบริหารจัดการเพื่อผลักดันยุทธศาสตร์ ควรประกอบด้วย

1) กำหนดกลไกที่ชัดเจนและเป็นเอกภาพรับผิดชอบขับเคลื่อนงานด้านโลจิสติกส์

เห็นควรให้มีการจัดตั้ง คณะอนุกรรมการชุดหนึ่งภายใต้ กพข. ซึ่งอาจเรียกว่า  
คณะอนุกรรมการพัฒนาโลจิสติกส์แห่งชาติ (อลช.) มีอำนาจหน้าที่และความ  
รับผิดชอบที่สำคัญใน 2 ส่วน คือ

- (1) กำกับและผลักดันให้เกิดการนำนโยบาย/ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ไปสู่  
การปฏิบัติ
- (2) ติดตามและประเมินผลการดำเนินงานตามยุทธศาสตร์ โดยเฉพาะแผนงาน/  
โครงการที่มีลำดับความสำคัญสูง (High Priority)

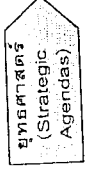
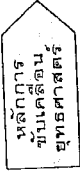
คณะกรรมการฯ ดังกล่าวเป็นการทำงานร่วมกันระหว่างภาครัฐและเอกชน โดยมี สศช. ร่วมกับหน่วยงานภาคเอกชน คือ สมาพันธ์โลจิสติกส์ไทย และเชื่อมโยงกับหน่วยปฏิบัติที่เกี่ยวข้องเป็นเครือข่าย เพื่อทำหน้าที่ติดตามประเมินผลการดำเนินงาน (Monitoring) เป็นระยะ และจัดทำข้อเสนอแนะเชิงนโยบายที่เหมาะสมต่อไป

2) วางระบบติดตามผลการดำเนินงานโดยใช้สารสนเทศและความรู้ (Knowledge-Driven Monitoring System) เป็นเครื่องมือขับเคลื่อนยุทธศาสตร์

ระบบของการนำองค์ความรู้เข้ามาเป็นตัวบอกระดับและผลการทำงาน (Sector Performance) โดยประเมินจากมุมมองของผู้ใช้บริการเป็นสำคัญ (Customer-Oriented Monitoring) และให้มีการจัดทำรายงานผลการดำเนินงานประจำปี (Annual Performance Report) เพื่อเสนอต่อ กพข. และเผยแพร่ต่อสาธารณะ (Publicity)

กรอบแผนแม่บทการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของไทย

ระบบโลจิสติกส์ที่ได้มาตรฐานสากลเพื่อสนับสนุนการเป็นศูนย์กลางของภูมิภาคอาเซียน



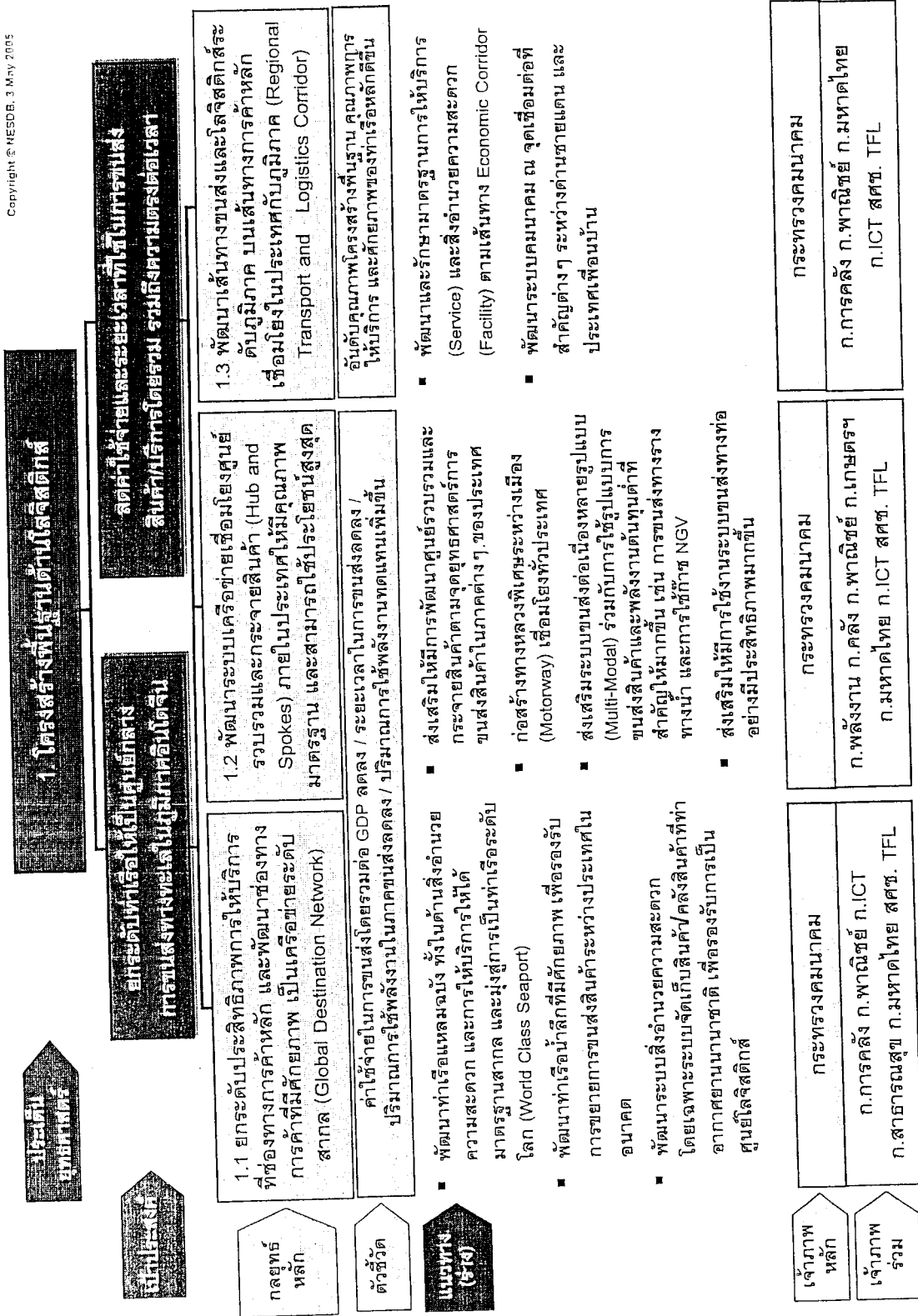
Responsiveness

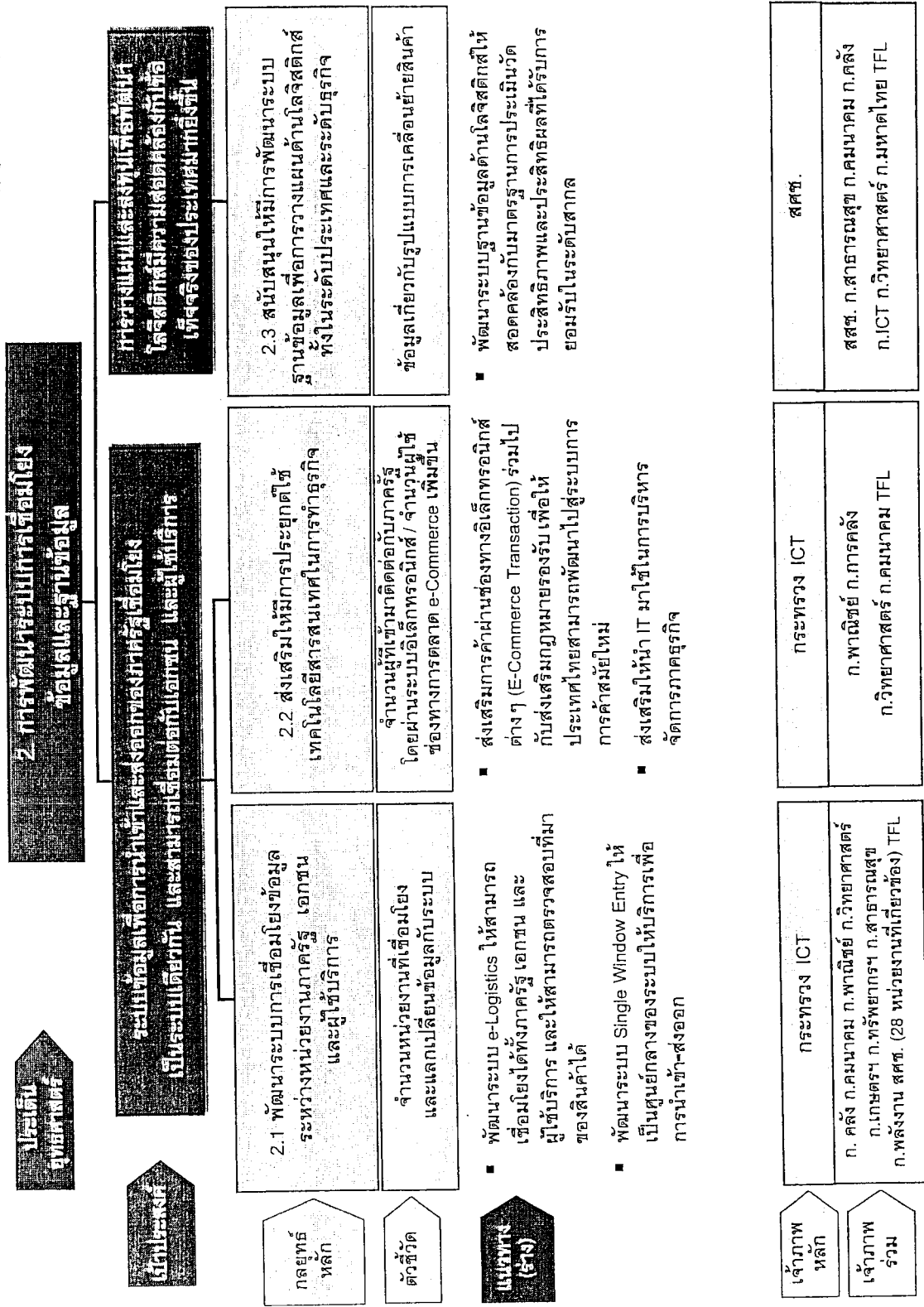
Reliability and Security

Cost Efficiency

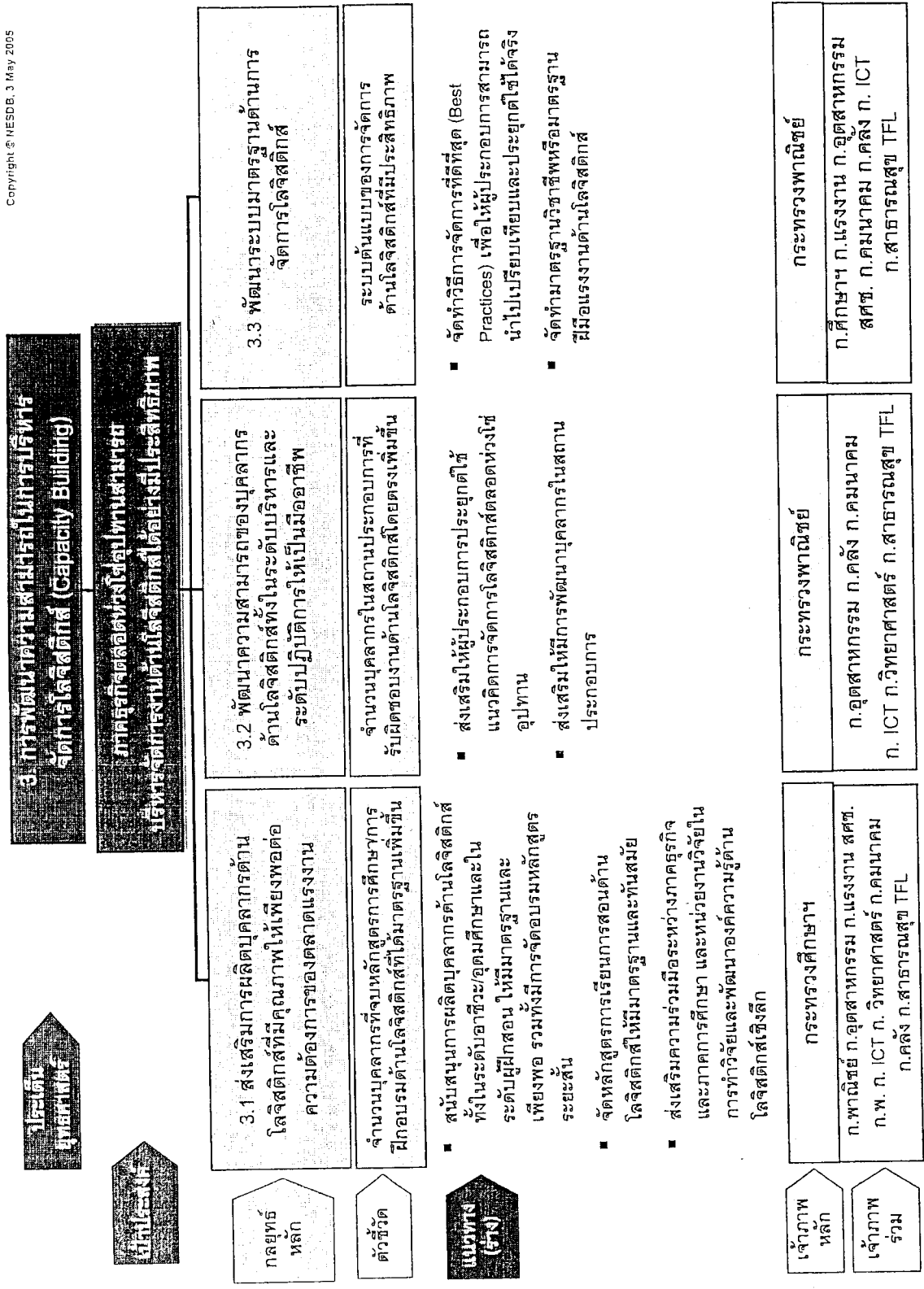
ระดับเป้าหมาย - มุ่งกระตือรือร้นบริหารจัดการโลจิสติกส์ไปสู่ระดับ World Class Logistics Management ระดับยุทธศาสตร์ - มุ่งเน้น (Focus) ไปที่การยกระดับขีดความสามารถในการแข่งขันของอุตสาหกรรมเป้าหมายของประเทศ ระดับปฏิบัติ - การปรับเปลี่ยนในระดับปฏิบัติ (Change Management) จะต้องยึดความต้องการของผู้ใช้บริการเป็นที่ตั้ง

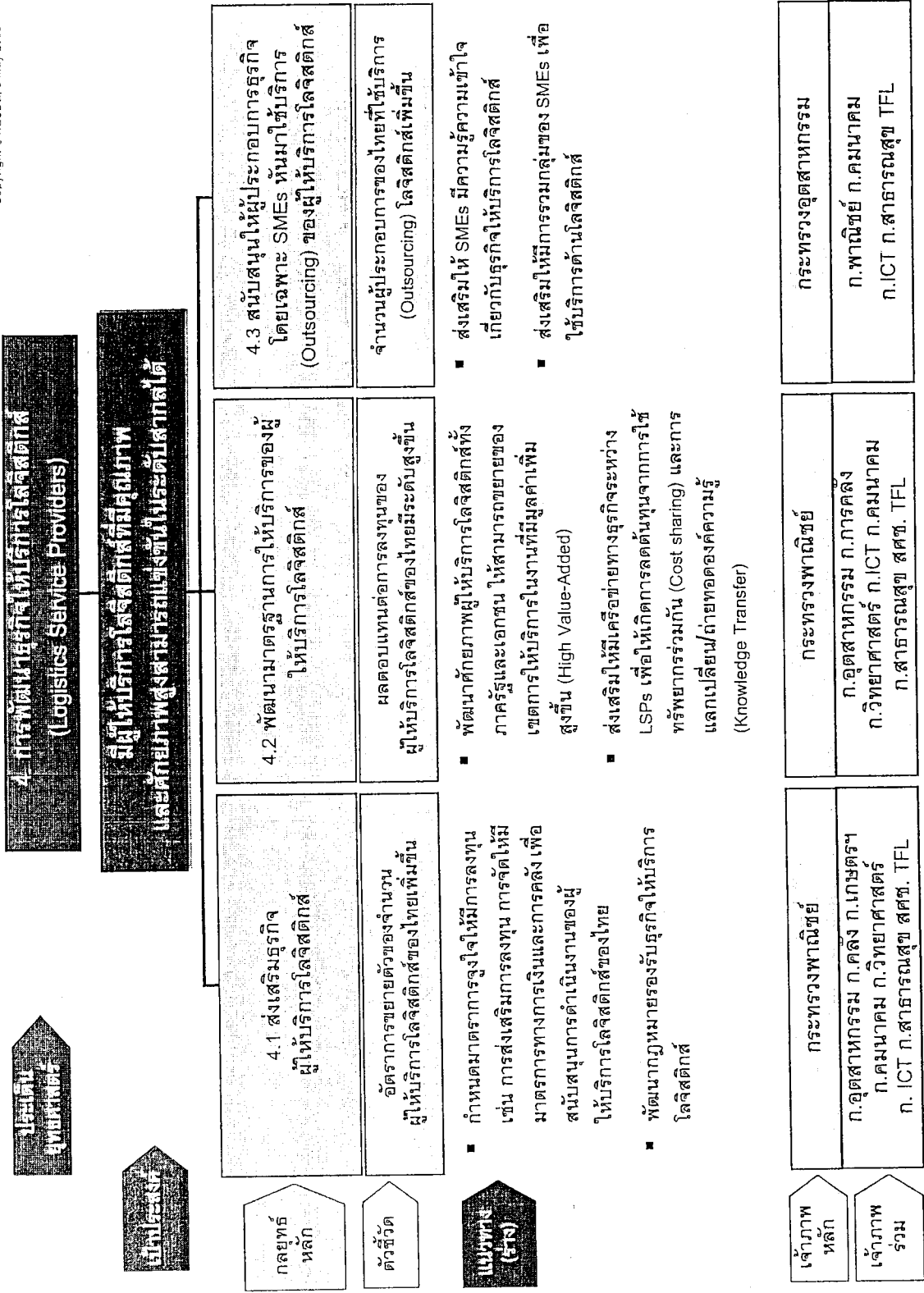
<p>ยุทธศาสตร์ (Strategic Agendas)</p>	<p>1. โครงสร้างพื้นฐาน</p>	<p>2. ระบบการเชื่อมโยง</p>	<p>3. ความสามารถในการบริหารจัดการโลจิสติกส์ (Capacity Building)</p>	<p>4. ธุรกิจให้บริการโลจิสติกส์ (Logistics Service Providers)</p>	<p>5. การเชื่อมโยงทางการค้ากับภูมิภาค</p>	<p>6. กฎหมาย ขอบบังคับนโยบาย และกระบวนการให้บริการของรัฐ</p>
<p>ยุทธศาสตร์ (Strategic Agendas)</p>	<p>1. ยกระดับประสิทธิภาพการให้บริการที่ ต้องการหลัก และจุดเชื่อมต่อทาง การค้าที่มีศักยภาพ เป็นเครือข่ายระดับ สากล(Global Destination Network)</p> <p>2. เชื่อมโยงศูนย์รวม และกระจายสินค้า (Hub and Spokes) ภายในประเทศให้มี คุณภาพได้มาตรฐาน และใช้ประโยชน์ สูงสุด</p> <p>3. พัฒนาเส้นทางขนส่ง และโลจิสติกส์ระดับ ภูมิภาค บนเส้นทาง การค้าหลักเชื่อมโยง ในประเทศกับภูมิภาค (Regional Transport and Logistics Corridor)</p>	<p>1. พัฒนาระบบการ เชื่อมโยงข้อมูล ระหว่างหน่วยงาน ภาครัฐ เอกชน และ ผู้ให้บริการ</p> <p>2. ส่งเสริมให้มีการ ประยุกต์ใช้เทคโนโลยี สารสนเทศในการทำ ธุรกิจ</p> <p>3. สนับสนุนให้มีการ พัฒนาระบบ ฐานข้อมูลเพื่อการ วางแผนด้าน โลจิสติกส์ทั้งใน ระดับประเทศและ ระดับกิจการ</p>	<p>1. ส่งเสริมการ ผลิตเล้ากรม โลจิสติกส์ที่มีคุณภาพ ให้เพียงพอต่อความ ต้องการของ ตลาดแรงงาน</p> <p>2. พัฒนาศักยภาพ ของบุคลากรด้าน โลจิสติกส์ ทั้งในระดับ บริหารและระดับ ปฏิบัติการให้เป็นมืออาชีพ</p> <p>3. พัฒนาระบบ มาตรฐานด้านการ จัดการโลจิสติกส์</p>	<p>1. ส่งเสริมธุรกิจ ให้บริการโลจิสติกส์ ให้บริการรัฐ ให้บริการของผู้ ให้บริการโลจิสติกส์</p> <p>2. พัฒนาศูนย์รวม ให้บริการของผู้ ให้บริการโลจิสติกส์</p> <p>3. สนับสนุนให้ ผู้ประกอบการธุรกิจ SMEsหันมาใช้ บริการ(Outsource) ของผู้ให้บริการ โลจิสติกส์</p>	<p>1. พัฒนาระบบสาขา ความสะดวกทาง การค้าผ่านชายแดน (Trade and Transit Facilitation)</p> <p>2. ส่งเสริมให้มีการสร้าง มาตรฐานทางการค้า ร่วมกันในภูมิภาค</p>	<p>1. พัฒนากฎหมาย/ ระเบียบเพื่อสนับสนุน กิจกรรมโลจิสติกส์ อย่างมีประสิทธิภาพ และได้ มาตรฐานสากล</p> <p>2. ผลักดันการบังคับใช้ กฎหมายเพื่อ สนับสนุนกิจกรรม โลจิสติกส์</p> <p>3. ปรับปรุงกระบวนการ ให้บริการของรัฐ (Back and Front Office) ให้มี มาตรฐานระดับสากล</p>

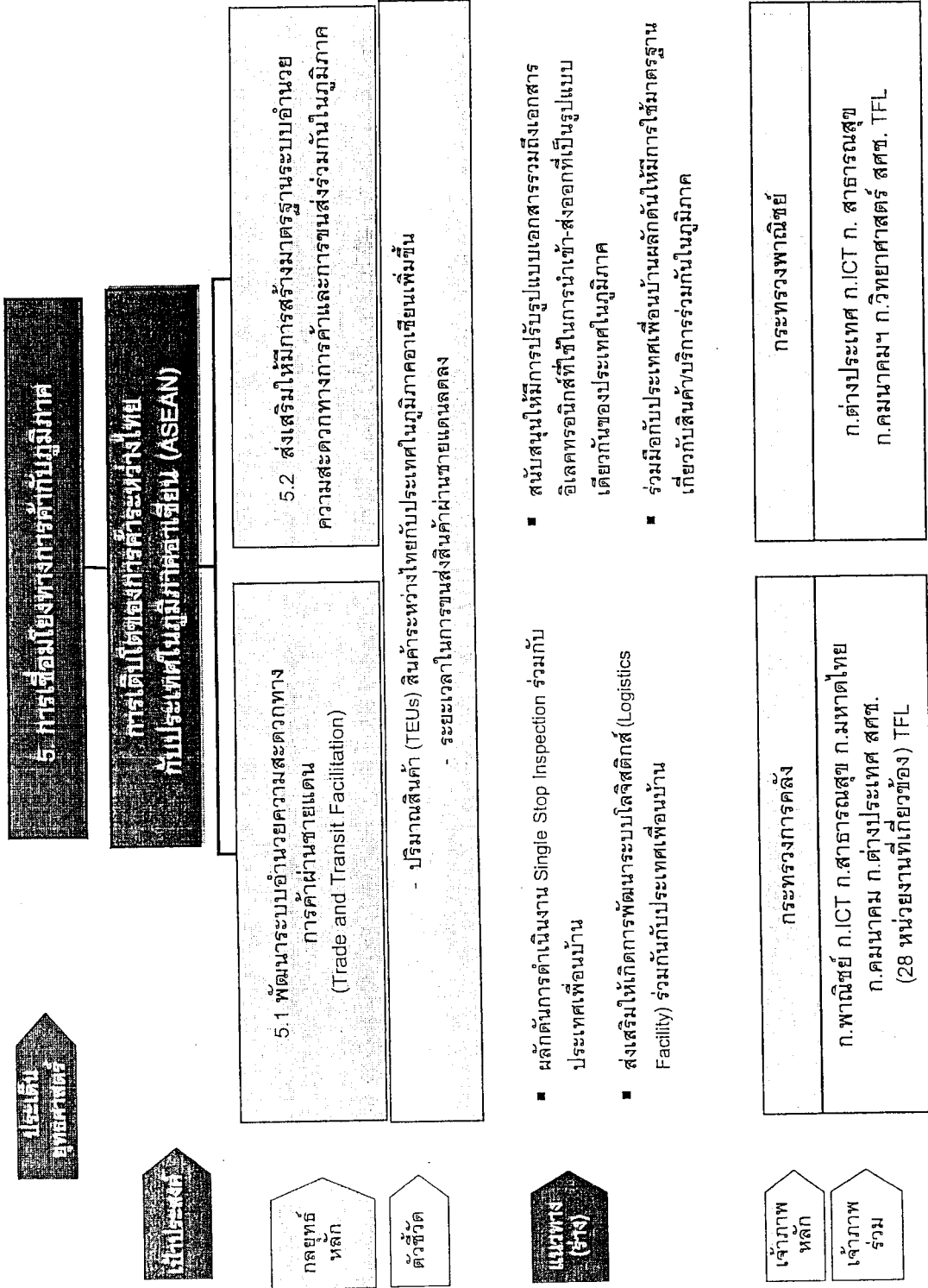


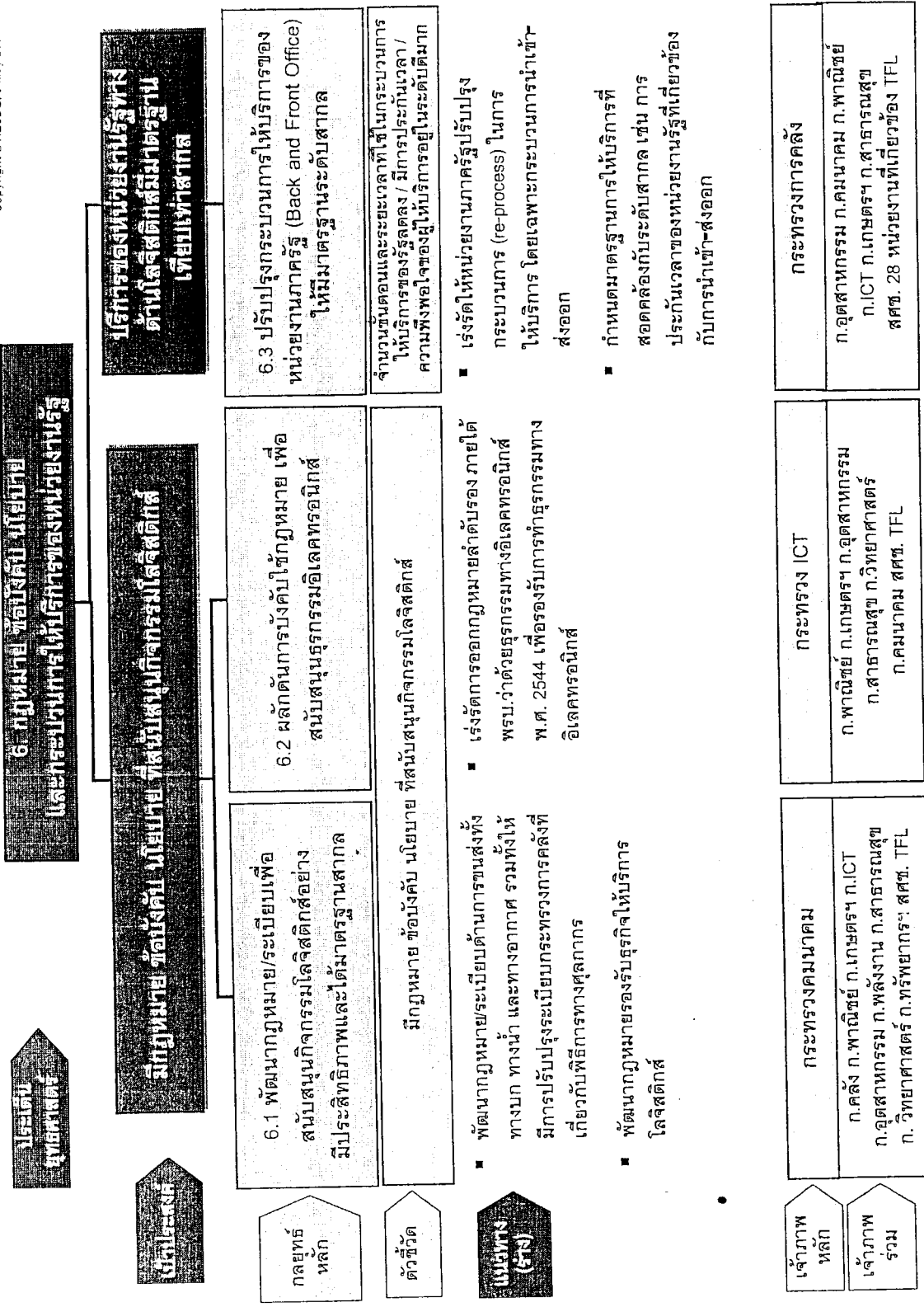












1 ระดับ ยุทธศาสตร์

2 นโยบาย

กลยุทธ์หลัก

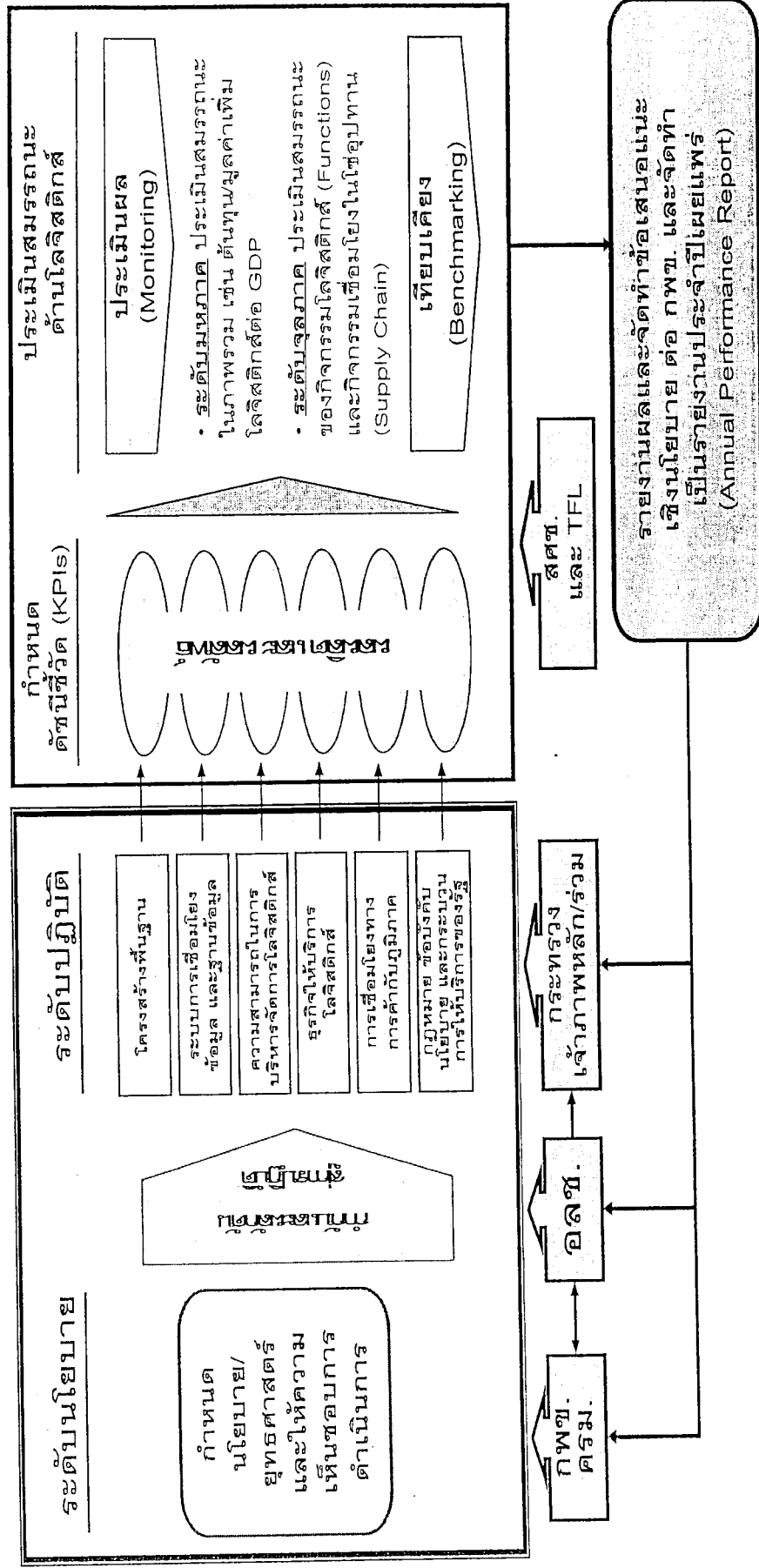
ตัวชี้วัด

แนวทาง (สี)

เจ้าภาพหลัก

เจ้าภาพร่วม

กลไกการบริหารจัดการเพื่อผลสัมฤทธิ์ของระบบโลจิสติกส์ของไทย



(ร่าง)

บทนำ

## แผนแม่บทการพัฒนาาระบบโลจิสติกส์ไทย

### ความเป็นมา

1) รัฐบาลโดยคณะกรรมการพัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ (กพข.) ซึ่งมี นายกรัฐมนตรี ทักษิณ ชินวัตร เป็นประธาน ในการประชุมสัมมนาเชิงปฏิบัติการเรื่อง ร่วมคิดร่วมสานฝัน เพื่อพัฒนาประเทศไทย เมื่อวันที่ 20 มกราคม 2546 ได้เห็นชอบให้มีการกำหนดวิสัยทัศน์การพัฒนาประเทศไทย ออกเป็นฝัน 7 ประการที่แสดงถึงภาวะเศรษฐกิจ สังคมที่ควรจะเป็นของประเทศไทย คือ 1) การมีรากฐานการพัฒนาเศรษฐกิจที่มั่นคง (Stable Economic Development Platform) 2) การมีบทบาทที่เข้มแข็งในเวทีระหว่างประเทศ (Active International Player) 3) ความเป็นเลิศของบางกลุ่มสินค้าในตลาดโลก (World Leader in Niche Market) 4) เป็นประเทศที่สามารถผลิตนวัตกรรมโดยมีพื้นฐานจากการเรียนรู้และภูมิปัญญา (Innovative Nation with Wisdom and Learning Base) 5) ความเป็นสังคมผู้ประกอบการ (Entrepreneurial Society) 6) เป็นสังคมที่ความเชื่อมั่นและภาคภูมิใจในวัฒนธรรมของตน (Society of Cultural Pride with Global Sense) และ 7) เป็นสังคมที่มีสภาพแวดล้อมที่ดีชวนให้อยู่อาศัย

2) สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ (สพข.) สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) ในฐานะฝ่ายเลขานุการของ กพข. ได้นำวิสัยทัศน์ดังกล่าวมาพัฒนาเป็นกรอบยุทธศาสตร์และขับเคลื่อนไปสู่การปฏิบัติ เพื่อยกระดับขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ โดยได้พิจารณาเห็นว่า ในการที่จะผลักดันให้อุตสาหกรรมบางสาขาของไทยมีความสามารถในการแข่งขันทั้งในระดับภูมิภาคและระดับโลก และสามารถเป็นผู้นำในตลาดเฉพาะของตน (World Leader in Niche Market) ได้นั้น นอกเหนือจากการสร้างคุณค่าให้กับตัวสินค้าและบริการเองและเพิ่มผลิตภาพในกระบวนการผลิตแล้ว ธุรกิจจะสามารถสร้างข้อได้เปรียบในการแข่งขัน (Competitive Advantage) ได้อีกมาก ด้วยการลดต้นทุนที่ไม่ก่อให้เกิดรายได้ (Non value Added Cost) หรือสร้างมูลค่าเพิ่มให้เกิดขึ้น ในระหว่างกระบวนการจัดส่งสินค้าไปสู่ผู้บริโภค หรือที่เรียกว่า การบริหารจัดการระบบโลจิสติกส์ ซึ่งครอบคลุมกิจกรรมตั้งแต่ การบริหารการขนส่ง การบริหารวัสดุคงคลัง การบริหารคลังสินค้า การบริหารคำสั่งซื้อ การบริหารข้อมูล การบริหารการเงิน การจัดการวัตถุดิบ จัดซื้อ บรรจุ และการบริหารอุปสงค์ เพื่อให้สามารถนำเสนอสินค้าหรือบริการที่มีคุณภาพ ไปถึงมือลูกค้าในเวลาที่ต้องการ บนพื้นฐานต้นทุนที่มีประสิทธิภาพที่สุด

3) ด้วยเหตุนี้ สพข. สศช. จึงได้ริเริ่มให้มีการศึกษาและจัดทำ กรอบยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของไทย ซึ่งเป็นปัจจัยสนับสนุน (Enabling Factor) ในการยกระดับ

ความสามารถการแข่งขันของประเทศ โดยได้กำหนดตำแหน่งเชิงยุทธศาสตร์ให้ไทยเป็น ศูนย์กลางโลจิสติกส์เพื่อสนับสนุนกิจกรรมการค้าของภูมิภาคอินโดจีน และกำหนดเป็นแนวทางการ พัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไปสู่มาตรฐานระดับโลก (Global Logistics Management) และได้รับความเห็นชอบจาก กพข. ในการประชุมครั้งที่ 3/2546 เมื่อ 3 ตุลาคม 2546

4) ต่อมาในการประชุม กพข. ครั้งที่ 4/2546 เมื่อ 18 ธันวาคม 2546 ได้ให้ความเห็นชอบ ตามข้อเสนอของ สศช. ในส่วนกิจกรรมเร่งด่วนที่ควรเร่งดำเนินการเพื่อพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของ ประเทศ โดยให้มีคณะทำงาน 4 ด้าน ที่มีหน่วยงานต่างๆ เป็นเจ้าภาพ ได้แก่ 1) การพัฒนา ฐานข้อมูลโลจิสติกส์ รับผิดชอบโดย สศช.ร่วมกับสำนักงานสถิติแห่งชาติ 2) การพัฒนาระบบการ เชื่อมโยงเครือข่ายข้อมูลภาครัฐ รับผิดชอบโดย กรมศุลกากร กระทรวงการคลัง และกระทรวง เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร (ICT) ในขั้นตอนของการพัฒนาระบบ) 3) การพัฒนา โครงสร้างพื้นฐานมีเจ้าภาพหลัก คือ กระทรวงคมนาคม และ 4) การพัฒนาบุคลากรด้านโลจิสติกส์ รับผิดชอบโดยกระทรวงพาณิชย์และสภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย (สรท.)

5) สศช.ได้จัดสัมมนาเชิงปฏิบัติการร่วมกับภาคเอกชนที่เกี่ยวข้องกับธุรกรรมด้าน โลจิสติกส์กว่า 30 องค์กร ซึ่งได้ประมวลปัญหาการพัฒนาโลจิสติกส์ และนำเสนอคณะรัฐมนตรี พิจารณาในวันที่ 9 พฤศจิกายน 2547 ซึ่ง ครม.ได้มีมติให้ทุกกระทรวงที่เกี่ยวข้องจัดทำ Logistics Roadmap ในรายละเอียดแล้วส่งให้ สศช.ประมวลจัดทำเป็นแผนแม่บทการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ เพื่อนำเสนอ คณะรัฐมนตรีตามขั้นตอน

6) จากมติ ครม. เมื่อวันที่ 11 มกราคม 2548 เห็นชอบให้โลจิสติกส์และโครงสร้างพื้นฐาน เป็นยุทธศาสตร์ภายใต้ ยุทธศาสตร์การปรับโครงสร้างเศรษฐกิจและสังคม ระยะ 4 ปี (พ.ศ.2548 - 2551) และต่อมาในการแถลงนโยบายต่อรัฐสภาในระหว่างวันที่ 23-25 มีนาคม 2548 รัฐบาล กำหนดให้การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ เป็นนโยบายสำคัญที่จะต้องเร่งดำเนินการ รวมทั้งได้ กำหนดเป็นยุทธศาสตร์สำคัญภายใต้ยุทธศาสตร์การปรับโครงสร้างเศรษฐกิจให้สมดุลและแข่งขัน ได้ ในแผนบริหารราชการแผ่นดิน (พ.ศ. 2548-2551) ซึ่ง ครม. เห็นชอบเมื่อวันที่ 12 เมษายน 2548

## นิยาม และองค์ประกอบ

เนื่องจากคำว่า ระบบโลจิสติกส์(Logistics) และการบริหารจัดการโลจิสติกส์ (Logistics Management) เป็นประเด็นยุทธศาสตร์การพัฒนาค่อนข้างใหม่ ในที่นี้จึงเสนอนิยามเพื่อให้มี ความเข้าใจในความหมายและขอบเขตของเนื้อหาให้ตรงกัน ดังนี้

## นิยาม

การให้ความหมายของคำว่า โลจิสติกส์ คืออะไร หรือการบริหารจัดการโลจิสติกส์คืออะไร ในวงวิชาการยังมีการให้ความหมายอยู่หลายแนว แต่ที่เป็นที่ยอมรับมากที่สุดในระดับสากล คือการให้นิยามของ Council of Logistics Management ซึ่งนิยามว่า <sup>1</sup>

การบริหารจัดการโลจิสติกส์ เป็นกระบวนการทำงานต่างๆที่เกี่ยวข้องกับการวางแผน การดำเนินการ และการควบคุมการทำงานขององค์กร รวมทั้งการบริหารจัดการข้อมูลและธุรกรรมทางการเงินที่เกี่ยวข้อง ให้เกิดการเคลื่อนย้าย การจัดเก็บ การรวบรวม การกระจายสินค้า วัตถุดิบ ชิ้นส่วนประกอบ และการบริการ ให้มีประสิทธิภาพ และประสิทธิผลสูงสุด โดยคำนึงถึงความต้องการและความพึงพอใจของลูกค้าเป็นสำคัญ

ทั้งนี้ ในปัจจุบันถือว่าการบริหารจัดการโลจิสติกส์เป็นกระบวนการย่อยหนึ่งในการจัดการสินค้าและบริการตลอดสายของโซ่อุปทาน (Supply Chain Management)<sup>2</sup>

### องค์ประกอบ

จากนิยามดังกล่าว อาจขยายความได้ว่า การบริหารจัดการโลจิสติกส์มีความเกี่ยวข้องกับบุคคลตั้งแต่ผู้ผลิตวัตถุดิบ โรงงานแปรรูป ผู้ค้าส่ง ผู้ค้าปลีก จนถึงผู้บริโภค ในขณะที่ทางด้านกิจกรรมนั้นก็มีหลากหลายทั้งที่เป็นกิจกรรมหลัก ได้แก่ การขนส่ง การบริหารสินค้าคงคลัง การสั่งซื้อ การบริหารข้อมูลและกิจกรรมการเงินที่เกี่ยวข้อง และกิจกรรมเสริม ได้แก่ การบริหารคลังสินค้า การดูแลสินค้า การจัดซื้อ การบรรจุหีบห่อ และรวมถึงการบริหารความต้องการของลูกค้า

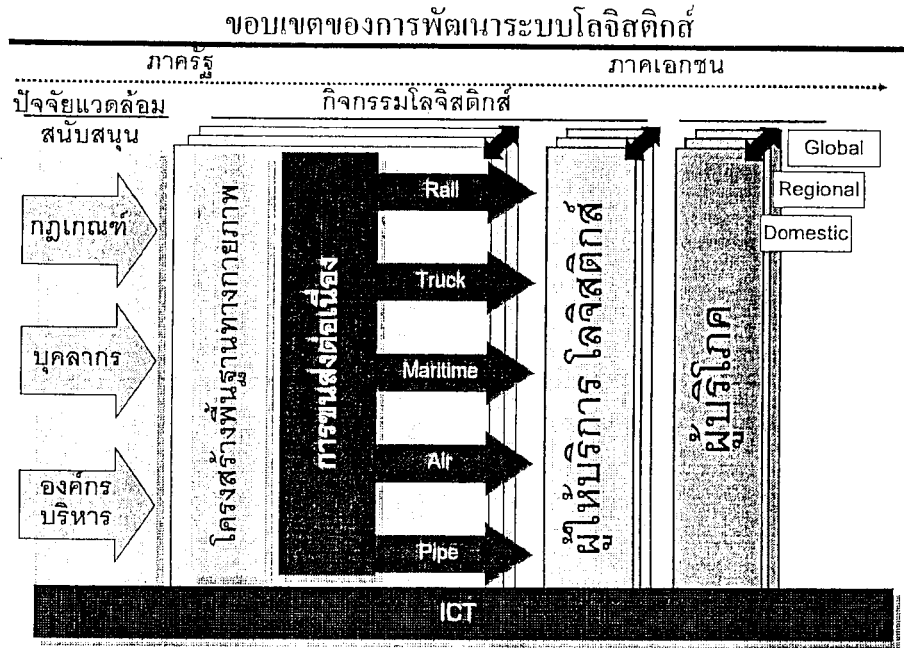
นอกเหนือจากกิจกรรมที่เกี่ยวข้องโดยตรงในกระบวนการโลจิสติกส์ ดังกล่าวข้างต้นแล้ว กระบวนการของระบบโลจิสติกส์ เกิดขึ้นผ่านธุรกิจให้บริการนำส่งสินค้า/บริการผ่านรูปแบบขนส่งต่างๆ โดยมีผู้ให้บริการธุรกิจเฉพาะด้าน (Service Provider) ของแต่ละกิจกรรมเป็นกลไกขับเคลื่อน มี

<sup>1</sup> ปรับปรุงจากคำแปลของ ดร.พงษ์ชัย อธิกรมรัตนกุล, Center for Logistics Excellence, มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้า, เมษายน 2548

<sup>2</sup> Supply Chain Council ได้ให้นิยามไว้ว่า Supply Chain Management is the systemic, strategic coordination of the traditional business functions and the tactics across these business functions within a particular company and across businesses within the supply chain for the purposes of improving the long-term performance of the individual companies and the supply chain as a whole. ซึ่ง ดร.พงษ์ชัย ได้แปลว่า การจัดการโซ่อุปทาน คือการบริหารแบบเชิงกลยุทธ์ ที่คำนึงถึงความเกี่ยวเนื่องหรือความสัมพันธ์กันแบบบูรณาการณ ของหน่วยงานหรือแผนกภายในองค์กร และคู่ค้าที่เกี่ยวข้อง ไม่ว่าจะ เป็นลูกค้าหรือซัพพลายเออร์ในโซ่อุปทาน โดยมีจุดประสงค์ที่จะ นำส่งสินค้าหรือบริการ ตามความต้องการของผู้บริโภคให้ดีที่สุด ไม่ว่าจะ เป็นในเรื่องของเวลา ราคา หรือคุณภาพ โดยจะบริหารจัดการในเรื่องของข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินการขององค์กรและคู่ค้าอย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล ซึ่งจัดความล่าช้าในการทำธุรกรรมต่างๆ รวมถึงการจัดปัญหาในการส่งหรือรับมอบสินค้าและบริการที่มีผลมาจากระบบการจัดการด้านการเงินที่ไม่มีประสิทธิภาพ โดยอาจกล่าวได้ว่าเป็นการบริหารจัดการตั้งแต่ต้นน้ำหรือแหล่งวัตถุดิบในการผลิตชิ้นส่วนต่างๆป้อนเข้าโรงงาน จนถึงปลายน้ำหรือมือผู้บริโภค



โครงสร้างพื้นฐานของระบบ คือ เครือข่ายการขนส่ง การคมนาคมสื่อสารข้อมูลและการเงิน มีปัจจัยกำกับและสนับสนุน คือกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง และขอบเขตมีความครอบคลุมทั้งภาครัฐและเอกชน ทั้งระดับท้องถิ่นในประเทศจนถึงระดับโลก ทั้งหมดนี้เพื่อนำไปสู่การสร้างความปลอดภัยสูงสุดกับลูกค้าโดยการบริหารจัดการที่มีประสิทธิภาพ



### ระบบโลจิสติกส์เป็นปัจจัยสร้างความสามารถในการแข่งขันของประเทศ

ปัจจุบันแนวโน้มการแข่งขันที่เข้มข้นขึ้นอันเนื่องมาจากกระแสโลกาภิวัตน์ (Globalization) ที่มีการเปิดเสรีทางการค้ามากขึ้น ผลักดันให้ภาคธุรกิจต้องยกระดับความสามารถในการดำเนินธุรกิจในทุกวิถีทางที่เป็นไปได้ ทั้งการลดต้นทุนธุรกิจและสร้างมูลค่าเพิ่มใหม่ ๆ เสนอลูกค้า การบริหารจัดการกระบวนการนำส่งสินค้าจากผู้ผลิตถึงผู้บริโภคตลอดห่วงโซ่อุปทาน หรือโลจิสติกส์ จึงเป็นเป้าหมายสำคัญที่ผู้ประกอบการสามารถใช้เป็นแห่งที่มาของความได้เปรียบในการแข่งขัน ทั้งในระดับธุรกิจและระดับประเทศ โดยธนาคารโลกประมาณว่า<sup>3</sup> ในระดับธุรกิจนั้น พบว่า หากบริษัทสามารถลดต้นทุนการขนส่งลงได้ร้อยละ 1 แล้วจะสามารถทำให้ส่วนแบ่งการตลาดเพิ่มขึ้นถึงร้อยละ 5 และ หากประเทศหนึ่ง ๆ สามารถลดต้นทุนการขนส่งลงได้ร้อยละ 10 แล้วจะสามารถเพิ่มการค้ารวม (ภายในและส่งออก) ได้ถึงร้อยละ 20

<sup>3</sup> Robin Carruther, Jiendra N. Bajpai, World Bank, David Hummels, *Trade and Logistics: An East Asian Perspective*, Purdue University, 2004, [http://indeng.nuigalway.ie/intranet/upload/268,13,LOGISTICS IN THE FIRM MICRO/INFRAFIRM ENVIRONMENT](http://indeng.nuigalway.ie/intranet/upload/268,13,LOGISTICS%20IN%20THE%20FIRM%20MICRO/INFRAFIRM%20ENVIRONMENT)

นอกจากนั้น ผลจากการศึกษาตลาดในประเทศกำลังพัฒนาในเอเชียของบริษัท McKinsey & Co. พบว่าการปรับปรุงกระบวนการด้านบุคลากรและคุณภาพการขนส่งจะมีผลมากต่อการสร้างมูลค่าเพิ่ม GDP โดยประมาณว่าสำหรับประเทศกำลังพัฒนาในเอเชียบางประเทศนั้น จะสามารถเพิ่มมูลค่า GDP ได้ถึงร้อยละ 1.5-2 ภายในปี 2553 หากสามารถลดต้นทุนโลจิสติกส์ได้ถึงร้อยละ 15-20<sup>4</sup>

สำหรับการใช้การพัฒนาโลจิสติกส์เป็นยุทธศาสตร์สร้างความสามารถในการแข่งขันของประเทศ นั้น ตัวอย่างที่เห็นได้ชัด คือ สิงคโปร์ ซึ่งในปี 2000 อุตสาหกรรมโลจิสติกส์มีมูลค่าเพิ่มสูงถึงร้อยละ 7.8 ของ GDP และคาดว่าจะเติบโตถึงร้อยละ 9-13 ในปี 2012 ทั้งนี้ สิงคโปร์ได้กำหนดให้อุตสาหกรรมโลจิสติกส์เป็นหนึ่งในอุตสาหกรรมยุทธศาสตร์ ที่ขับเคลื่อนโดยความรู้ (Knowledge Driven Industries) เพื่อมุ่งไปสู่การพัฒนาประเทศให้เป็นจุดเปลี่ยนถ่ายการขนส่งสินค้า (Transition Port) ระหว่างประเทศ ด้วยการมีท่าเรือและท่าอากาศยานที่ทันสมัย และเป็นประเทศผู้นำในการเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ของเอเชียในปี 2010 (A Leading Integrated Logistics Hub in Asia)<sup>5</sup>

นอกจากสิงคโปร์แล้ว ฮองกงถือได้ว่ามีความตื่นตัวด้านโลจิสติกส์เป็นอย่างมาก เนื่องจากได้รับแรงกดดันจากการพัฒนาอย่างรวดเร็วของท่าเรือสำคัญในแถบจีนตอนใต้ เช่น ท่าเรือกว่างโจว โดยได้มีการกำหนดยุทธศาสตร์ด้านโลจิสติกส์อย่างชัดเจนและตั้งหน่วยงานพิเศษขึ้นมาเป็นกลไกขับเคลื่อนในปลายปี 2001 คือ Logistics Committee (LOGSCOM) และ Logistics Council (LOGSCOUNCIL) ซึ่งเป็นการทำงานร่วมกันระหว่างภาครัฐและเอกชน โดยภาครัฐจะทำหน้าที่เป็นผู้สนับสนุน และเอกชนเป็นผู้ขับเคลื่อน

จากหลักฐานเชิงประจักษ์และผลการศึกษาของต่างประเทศ ประกอบกับความตื่นตัวต่อการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศเพื่อนบ้าน จึงเห็นได้ว่าเป็นความจำเป็นยิ่งที่ประเทศไทยจะต้องกำหนดให้การพัฒนาระบบโลจิสติกส์เป็นยุทธศาสตร์แห่งชาติ และควรเร่งผลักดันให้เกิดผลเป็นรูปธรรมโดยเร็ว อย่างไรก็ตามการกำหนดยุทธศาสตร์จะต้องมีพื้นฐานอยู่บนโอกาสและข้อจำกัดจากสถานการณ์ที่เป็นจริงของประเทศซึ่งจะนำเสนอในส่วนต่อไป

<sup>4</sup> Nikolai Dobberstein, Carl-Stefan Neumann, and Marcus Zils, Logistics in emerging markets, *The McKinsey Quarterly*, 2005 Number 1

<sup>5</sup> ERC Working Group of Logistics, Singapore.



**Keynote Speech**  
**Thailand's Logistics Development Strategy (2006-2010)**

**By**  
**Mr Arkhom Termpittayapaisith**  
Deputy Secretary-General  
National Economic and Social Development Board (NESDB)  
At Impact Muang Thong Thani Exhibition Center 3

**Thai-U.S. Logistics Fair & Symposium 2006**  
5 – 7 October 2006,  
Bangkok, Thailand

**Excellencies,  
Distinguished Guests and Participants,  
Ladies and Gentlemen**

1. It is a great honor for me to take part in this Thai-U.S. Logistics Fair & Symposium 2006. On behalf of the National Economic and Social Development Board (NESDB), the leading government agency in the arena of logistics development, I can say that this event, this Symposium, is a mark of significant advances for Thailand Logistics Development. And I will come back to that in a moment.
2. As you may realize, although logistics issue has been recognized by the private sector for sometime and by the military for a long time, the issue was set as a national agenda only when the National Competitiveness Committee had approved it in 2003. The partnership for logistics development had started to form and become an active mechanism ever since. They comprise concerned ministries from the government, Thailand National Shipper Council, The Thai Federation on Logistics, The Thai Federal of Industry and The Thai Chamber of Commerce from private sector, and finally some experts from academic community.
3. During the last few years all of us have been closely working together to formulate a comprehensive strategy for Thailand Logistics Development. And we have completed it. Therefore, what I am going to present here today, the Thailand Logistics Development Strategy, is the most important indication of our partnership success.
4. The second indication of advancement is the formulation of Thai Federal on Logistics which has been an important representative from private sector and one of the most active participants in logistics development process. Therefore, while the logistics master plan is an indication of domestic partnership success we can say that this Symposium is an indication of successful partnership that extends to our international alliance.
5. Ladies and Gentlemen, I am happy to say that today we are building success on success, because I am going to share with you the Logistics Strategy for Thailand that we have together formulated, so that it will be a guideline for all of us to work together for the next five years. In other words, today I would like you to join the partnership and together get a clear vision about our future.

6. To begin with, please allow me to quickly show you the outline of my today's presentation. First of all, I'll give you the view of Thailand's Logistics Position, which will show our Logistics status comparing with our trading partners. Secondly, I'll explain some major factors that help shape the direction and essence of Thailand Logistics strategy.
7. Thirdly, the Thailand's Logistics Development Strategy or, in other words, the Five-Year Logistics Master plan will be explained to you in more detail. And finally, I will confirm on the role of partnership as a key success factor for Thailand Logistics implementation.
8. The state of Thailand's Logistics: According to a study, conducted by the NESDB together with Research and Consultancy Institute of Thammasat University, we have found that, during the last five years, our total Logistics Cost to GDP has been declining, just like in many countries. According to the study, our logistics cost has been decreased from 21.8% in 2000 to 15.6% in 2004. This was thanked mainly to the increasing awareness and efforts of companies toward improving efficiency of the firms' logistics management. This trend has been reversed a little bit in 2005, to around 16%, due to external factors especially the surge of oil price. Having looked at the trend, it seems that we have a promising prospect.
9. However, we have yet reasoned to be complacent, this is because comparing our number to the numbers of our major trading partners, our logistics cost per GDP is still higher than others' such as those of Japan (11%), USA (8%), European Union-EU (11%), and India (13%), showing significant lack of efficiency in our logistics system.
10. Factors determining Logistics Strategy
11. Here, it is necessary that we take a look at Thailand's Logistics situation from a comprehensive framework, which will help us define the stakeholders in all business sectors along the supply chain, channel of transportation & distribution, and types of market. We identify both critical external and internal factors affecting our logistics system. They are some major trends in international trade, regional economic and business dynamics, recent oil crisis and the condition of Thailand's logistics system.
12. We will now move on to the details of these factors. Let's start with the external factor. The first external factor affecting Thailand's Logistics Strategy is "*Trends of International Trade*" And there are some trends need to be mentioned here.
13. The first one is an *Increase of Developing Countries' Trade Proportion* in the world market, from 21% in 1985 to about 45% in 2010. Actually, the new estimate by *the Economist* lately said that at present the developing countries trade would account for more than 50% of the total world trade already. Increasing global outsourcing and off-shoring, and the NTB trade barriers are also obvious to all of us. What is so significant for these changes is that they call for more and more efficiency of the developing country's logistics system, especially, transport and trade facilitation process, if the businesses in that country are to operate properly and competitive in the world market.
14. Another major change is the *Advancement of Transport Technology* and the widespread application of those technologies internationally to facilitate trading activity like the e-logistics, RFID, and GPS. This means that if we are going to improve our logistics efficiency we cannot ignore these technologies. We need to

- incorporate them into our system otherwise it is just impossible that we can compete internationally.
15. The second external factor is the *"Energy Price Surge"*. Thailand has been depending on oil import for more than 70% of domestic consumption. As a result, the impact of oil price crisis has been dramatically affected the country especially when the main mode of transportation (more than 80%) is relied on land transportation, the least efficient mode of transportation.
  16. To lessen the future impact, the government has enforced some energy saving policies such as Modal Shift & Fuel Shift to reduce our oil dependency consumption. In addition, to reduce the dependency on import and the risk involved we thought it's necessary to take a longer term perspective by elaborating more on the strategy to manage and optimize the goods transport network in our Master Plan.
  17. The third one is *"Regional Economic Integration"*. The wave of Free Trade Agreement and Globalization lead to stronger economic integration. There are various Economic Partnership formed in the last decade. No matter is it bi-lateral or multi-lateral, one of their impacts is that, due to more facilitation, it has increased trade volume across border substantially in every region. The implication for Thailand however, is something more. Having *located at the heart of South East Asia and Greater MaeKong Sub-region, Thailand has the potential to promote its role as one of the regional logistic and Trade hubs."*
  18. Now, let briefly consider the internal factor, the *"Domestic Conditions."* The NESDB and our partners have conducted a number of studies as to the situations of Thailand Logistics System. We can conclude that our system is very inefficient due to five serious problems.
  19. The first is the very congestion at and around major gateways and inadequate domestic linkage. The second is too many documentaries for export processes. The third is inefficient logistic management in production sectors. The forth is our local LSPs mostly provide low value added service and are not sufficiently competitive. And finally, there exist a general lack of logistic expertise and personnel in firms & LSPs
  20. As a result of thorough analysis of the problems we realize that for Thailand Logistics Service to be competitive and efficient, there are several challenges for us called *"Critical Issues"*, need to be addressed;
  21. The first is getting to the root of the supply chain that is How should we upgrade logistics management at the firm level?  
 Secondly, How can we leverage existing infrastructure network and optimize supply chain management?  
 Thirdly, from international and regional perspective is How will the Thai logistics network be linked to the regional network, both in terms of physical and non-physical aspects?  
 The forth issue is about the actors that create real economic value added that is How can the Thai LSPs be competitive internationally and thus create economic value for the Thai economy?  
 And finally, What should be the management model for driving the Logistics Development Strategies for Thailand? So that it can be ensured that our formulated strategies are effectively implemented.

22. Now, Ladies and Gentlemen, let me explain you what will be our master plan or strategies for tackling those critical issues.
23. This is the framework of Thailand Logistics Development Strategy for the next five years or A Master Plan. The framework creates a guideline for us to follow in order to achieve our vision. The vision of Thailand logistics development is straightforward, which is to establish a world-class logistics system to support Thailand as Indochina's trade and investment center.
24. To achieve that vision, we first need to focus on the more immediate objectives namely, increasing cost efficiency, customer responsiveness of business, and reliability and security of the logistic process. All these must be accomplished along with creating economic value from the logistics and other supporting industries.
25. The Logistics Development Partnership has recommended five strategic agendas in order to lead us to the logistics development's vision. We also set a rather ambitious and challenging target to reduce the logistics cost per GDP from 16% in 2005 to 13% within 2010.
26. Ladies and Gentlemen; Now let me share with you the detail of the strategic agenda for the next five years.

The five strategic agendas are:

- Business Logistics Improvement,
- New Trade Lanes and Logistics Network Optimization,
- Logistics Service Internationalization,
- Trade Facilitation Enhancement, and
- Capacity Building

The detail of each strategic agenda is as followed:

27. Our first strategy agenda is "Business Logistics Improvement." The goal of this strategy is to upgrade our logistics system through out the supply chain in terms of efficiency and traceability especially in the Real Sector, thus will enable firms to encounter the future logistics tasks.
28. We plan to encourage businesses in all sectors to implement best practices and sophisticated logistics-management techniques along with promoting the development of logistics for supply-chain optimization. This will increase visibility of the goods in the supply chain for better management.
29. The second strategy agenda is "New Trade Lanes and Logistics Network Optimization." This is to introduce an integrated logistics-management system to accommodate Thailand's position as Indochina's logistic hub in gathering, transferring and distributing merchandise regionally and internationally.
30. Opportunity for trade expansion is right in front of us! We can develop new trade lanes to the Middle East, Africa, and Europe via Thailand's Andaman Sea by developing deep-sea ports as well as an Economic Corridor to accommodate the expanding trade activities.
31. But first, we need to prepare ourselves in order to fully capture that opportunity. We need to develop an integrated logistics network both locally and internationally so that we can fully ready for the increase in trade volume in the future. Nevertheless, we should consider the efficient management of transport for energy-saving purposes as well so that today energy problem will not be repeated again.

32. After preparing ourselves in term of logistics system and infrastructure aspects, we need to consider domestic and international alliance aspect as well. This comes to our next agenda on "Logistics Service Internationalization." The concept is to upgrade Thai logistics-service providers to be internationally competitive and capable to sustain in higher value-added markets.
33. We will encourage a strategic alliance between Thai and foreign especially small and medium-service providers by creating partnerships through business-matching to exchange information and share costs.
34. We also hope that these logistics service providers will cater the specific needs of local industries such as SMEs and OTOP businesses or an integrated logistics service for farm products on a door-to-door basis as well.
35. Our next agenda is "Trade Facilitation Enhancement." The aim is to upgrade the efficiency in trade facilitation to reduce operators' import and export handling cost and time.
36. The enhancement can be initiated in many areas such as the improvement in custom-clearance procedures, the simple system for transport and transshipment goods, the encouragement of standardize procedure, the establishment of Single Window Entry, and the promotion of e-Commerce business to facilitate trade activity. All these are to improve import and export process.
37. In addition, we need to promote the setting up of distribution and logistics centers in priority and strategic markets in order to increase Thai business accessibility and competitiveness in foreign markets.
38. The last strategic agenda is "Capacity Building," which focuses on human resource and mechanism to drive strategy. The system must have sufficient knowledgeable logistics personnel to work in the industries along with data system and mechanism in planning and monitoring the performance of Thailand's logistics development.
39. It recommends improving our training, research and development process, and evaluating system. All these are to enable our personnel to compete in the international business arena.
40. In addition to skill personnel, we must pay attention to our database system for logistic management as well since organized database system will be the key success factor to drive the strategy in the future. We anticipate the greater role and responsibility of the Thai Federation on Logistics in leading private sector to drive these change mechanisms together with the government.
41. To sum up, by following the Development Strategy within Five years from now, our logistics cost per GDP will be reduced to 13% in 2010. The main reduction will come from Transportation cost and Warehousing & Inventory holding cost.
42. Last but not Least, the Final Topic of Today Presentation: Partnership for Logistics Development
43. As I have mentioned earlier that this will not be an easy task to achieve. In order to successfully implement the above strategies, it will involve the participation of all parties together.
44. Parties such as private sector, academic institutions, and government agency must show strong determination to change and great collaboration to complete the task in order to increase Thailand's competitiveness to establish a world-class logistics system to support Thailand as Indochina's trade and investment center.

45. Ladies and Gentlemen; With our concerted efforts among government agencies, private sector, and academic communities, I am confident that the Thailand Logistics System will become world-class in a foreseeable future. And thanks to that our production and trading sector will be much more competitive whereas our logistics industries will significantly grow up and contribute substantially to the country's economy. All of these will be realized only if we can remember that partnership is the only road to success.
46. Thank you very much for your kind attention.