

SMEs



รายงานภาวะเศรษฐกิจ วิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม

สาขาการขนส่งและโลจิสติกส์



โดย ฝ่ายยุทธศาสตร์ SMEs รายงานที่/รายสาขา
สำนักงานส่งเสริมวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม
เมษายน 2552

คำนำ

รายงานฉบับนี้ จัดทำขึ้นโดยฝ่ายยุทธศาสตร์ SMEs รายงานพื้นที่/รายสาขา (รส.) สำนักงานส่งเสริมวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม (สสว.) มีวัตถุประสงค์เพื่อรายงานสถานการณ์ภาวะทางเศรษฐกิจวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม (SMEs) สาขาบริการขนส่งและโลจิสติกส์ ซึ่งเป็นการนำผลการศึกษาโครงการจัดทำยุทธศาสตร์การส่งเสริม SMEs รายงานพื้นที่/รายสาขา และโครงการจัดทำแผนปฏิบัติการส่งเสริม SMEs รายงานพื้นที่/รายสาขา ที่สำนักงานฯ ร่วมกับศูนย์บริการวิชาการเศรษฐกิจ คณะเศรษฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ศึกษาไว้มาวิเคราะห์และประมวลผลเพื่อให้ได้ข้อมูลที่มีความสมบูรณ์ยิ่งขึ้น

ทั้งนี้ ฝ่ายยุทธศาสตร์ SMEs รายงานพื้นที่/รายสาขา หวังเป็นอย่างยิ่งว่ารายงานฉบับนี้จะเป็นประโยชน์ต่อผู้ประกอบการ หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง และผู้สนใจในการส่งเสริมวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อมต่อไป

ส่วนนโยบายและยุทธศาสตร์ส่งเสริม SMEs รายงานพื้นที่/รายสาขา

ฝ่ายยุทธศาสตร์ SMEs รายงานพื้นที่/รายสาขา สสว.

เมษายน 2552

สารบัญ

	หน้า
บทนำ ภาพรวมวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อมในประเทศไทย	
1. โครงสร้างและสถานภาพของสาขาโลจิสติกส์	
1.1 ลักษณะทั่วไปของสาขาโลจิสติกส์	1
1.2 จำนวนวิสาหกิจและการจ้างงาน	2
1.3 สภาพตลาดและการค้าต่างประเทศ	4
2. ห่วงโซ่อุปทาน (Supply Chain) ของระบบโลจิสติกส์	5
3. การวิเคราะห์จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และอุปสรรค (SWOT Analysis) ของการขนส่งและโลจิสติกส์	7
4. ปัญหาของบริการขนส่งและโลจิสติกส์	7
5. กลุ่มธุรกิจ SMEs เป้าหมายในสาขาโลจิสติกส์	8
6. ยุทธศาสตร์และแผนปฏิบัติการในการส่งเสริมวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม บริการขนส่งและโลจิสติกส์	9
7. มาตรการและนโยบายภาครัฐที่สำคัญ	17
8. แนวโน้มของบริการขนส่งและโลจิสติกส์	20
9. ข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย	20
10. ตัวอย่างโครงการในภาคบริการ สาขาโลจิสติกส์	21
ภาคผนวก	
สรุปแผนปฏิบัติการส่งเสริม SMEs สาขาการขนส่งและโลจิสติกส์	
บรรณานุกรม	

บทนำ

ภาพรวมวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อมในประเทศไทย

วิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อมนับเป็นองค์ประกอบที่สำคัญของระบบเศรษฐกิจของประเทศในระดับมหภาค โดยมีจำนวนถึงประมาณร้อยละ 99 ของธุรกิจทั้งหมด วิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อมจึงมีบทบาทสำคัญในการเป็นฐานรากการพัฒนาที่ยั่งยืน เป็นกลไกหลักในการฟื้นฟูและเสริมสร้างความก้าวหน้าทางเศรษฐกิจ รวมทั้งเป็นกลไกในการแก้ไขปัญหาความยากจน ข้อมูลที่ยืนยันถึงบทบาททางเศรษฐกิจไทยที่สำคัญดังกล่าวตัวชี้วัดที่สำคัญ ได้แก่ ผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศของ SMEs การนำเข้าและส่งออกของ SMEs การบริโภคภาคเอกชน การค้า การลงทุนของ SMEs และการจ้างงานของ SMEs บทบาทในการสร้างมูลค่าเพิ่มเฉลี่ย ประมาณร้อยละ ร้อยละ 38.2 ของผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ และมีมูลค่าการส่งออกโดยตรง คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 30.1 ของมูลค่าการส่งออกรวม และการจ้างงาน ร้อยละ 76.0 ของการจ้างงานรวมทั้งหมด

1. นิยามการจำแนกขนาด SMEs

การจำแนกขนาดอุตสาหกรรม SMEs ยึดหลักเกณฑ์ตามกฎหมายกระทรวงอุตสาหกรรมว่าด้วยการกำหนดจำนวนการจ้างงานและมูลค่าสินทรัพย์ถาวรของวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม พ.ศ. 2545 โดยมีรายละเอียด ดังนี้

ประเภทธุรกิจ	ขนาดย่อม		ขนาดกลาง	
	จำนวน	สินทรัพย์ถาวร	จำนวน	สินทรัพย์ถาวร
กิจการการผลิต	ไม่เกิน 50	ไม่เกิน 50	51-200	เกินกว่า 50-200
กิจการบริการ	ไม่เกิน 50	ไม่เกิน 50	51-200	เกินกว่า 50-200
กิจการค้าส่ง	ไม่เกิน 25	ไม่เกิน 50	26-50	เกินกว่า 50-100
กิจการค้าปลีก	ไม่เกิน 15	ไม่เกิน 30	16-30	เกินกว่า 30-60

2. โครงสร้างของวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม

ในปี 2550 จำนวนวิสาหกิจในประเทศไทยมีจำนวนรวมทั้งสิ้น 2,375,368 ราย โดยจัดเป็นวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม (SMEs) จำนวน 2,366,227 ราย หรือคิดเป็นร้อยละ 99.6 ของจำนวนวิสาหกิจทั้งหมด ทั้งนี้ แบ่ง SMEs ตามประเภทธุรกิจได้ดังนี้ SMEs ที่อยู่ภาคการค้าและซ่อมบำรุง จำนวน 973,248 ราย หรือร้อยละ 41.1 จำนวนรองลงมาได้แก่ SMEs ที่อยู่ในภาคการบริการ 708,841 ราย หรือร้อยละ 30.0 และที่อยู่ในภาคการผลิตรวม จำนวน 668,185 ราย หรือร้อยละ 28.2 ของจำนวน SMEs ทั้งหมด

ตารางที่ 1 จำนวนและการจ้างงานของวิสาหกิจ ปี 2547 - 2550 จำแนกตามขนาดและประเภทกลุ่มธุรกิจ

ประเภทธุรกิจ	2547			2548			2549			2550		
	LE	SMEs	Total	LE	SMEs	Total	LE	SMEs	Total	LE	SMEs	Total
จำนวนวิสาหกิจ (ราย)												
ภาคการค้าและซ่อมบำรุง	1,384	865,906	867,923	1,481	878,020	880,134	1,211	938,057	939,646	1,266	973,248	974,929
ภาคบริการ	1,106	621,242	623,177	1,138	644,032	646,003	1,192	673,120	674,464	1,223	708,841	710,371
ภาคการผลิตรวม	1,785	691,926	694,026	1,818	696,816	698,949	1,817	661,055	663,465	1,828	668,185	670,596
อื่นๆ	36	20,068	24,524	37	20,201	24,667	12	17,564	21,220	7	15,963	19,472
รวม	4,311	2,199,130	2,209,650	10,493	2,239,069	2,249,753	4,232	2,289,796	2,298,795	4,324	2,366,227	2,375,368
จำนวนการจ้างงาน (คน)												
ภาคการค้าและซ่อมบำรุง	433,286	2,331,196	2,764,482	444,493	2,358,189	2,802,682	379,808	2,376,968	2,756,776	401,670	2,431,432	2,833,102
ภาคบริการ	466,515	2,693,370	3,069,885	480,526	2,639,440	3,119,966	536,783	2,857,284	3,394,067	632,213	3,007,968	3,640,181
ภาคการผลิตรวม	1,711,724	3,431,553	5,143,277	1,734,386	3,459,096	5,193,482	1,726,494	3,402,699	5,129,193	1,776,884	3,460,967	5,237,851
อื่นๆ	3,138	1,374	4,512	3,138	1,435	4,573	443	176	618	-	200	200
รวม	2,614,663	8,357,493	10,972,156	2,662,543	8,458,160	11,120,703	2,643,528	8,637,126	11,280,654	2,810,767	8,900,567	11,711,334

ที่มา : สำนักงานสถิติแห่งชาติ และสำนักงานประกันสังคม ประมวลโดย : สำนักงานส่งเสริมวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม

3. บทบาททางเศรษฐกิจของ SMEs

3.1 บทบาทด้านการสร้างมูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวม SMEs

ภาพรวมเศรษฐกิจของประเทศในปี 2550 สำหรับ GDP ของวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม (SMEs) มีมูลค่า 3,244,974.5 ล้านบาท คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 38.2 ของ GDP รวมทั้งประเทศ มีอัตราการขยายตัวคิดเป็นร้อยละ 4.2 ต่อปี เมื่อพิจารณามูลค่า GDP ตามขนาดวิสาหกิจพบว่าวิสาหกิจขนาดย่อม มีบทบาทด้านมูลค่า GDP สูงกว่าวิสาหกิจขนาดกลางโดยมูลค่า GDP ของวิสาหกิจขนาดย่อม เท่ากับ 2,175,597.9 ล้านบาท ขยายตัวจากปีก่อนหน้า คิดเป็นร้อยละ 3.9 และมูลค่า GDP ของ วิสาหกิจขนาดย่อม มีสัดส่วนคิดเป็นร้อยละ 25.6 ของ GDP รวมด้านมูลค่า GDP ของวิสาหกิจขนาดกลางพบว่า ในปี 2550 มูลค่า GDP ของ วิสาหกิจขนาดกลาง เท่ากับ 1,069,376.6 ล้านบาทขยายตัวจากปีก่อนหน้าร้อยละ 4.8 และมีสัดส่วนต่อ GDP รวมคิดเป็นร้อยละ 12.6

โครงสร้างมูลค่า GDP ของ SMEs ในปี 2550 ยังคงมีลักษณะคล้ายคลึงกับปีก่อนหน้าโดยโครงสร้างทางเศรษฐกิจของ SMEs มีความเกี่ยวข้องกับภาคการบริการ ภาคการผลิต และภาคการค้าและซ่อมบำรุงเป็นสำคัญ เช่นเดียวกับโครงสร้าง GDP ของประเทศ โดยภาคการบริการเป็นกิจกรรมทางเศรษฐกิจที่มีความสำคัญสูงสุดมีสัดส่วนคิดเป็นร้อยละ 32.2 รองลงมาได้แก่ ภาคการผลิตซึ่งมีสัดส่วนคิดเป็นร้อยละ 30.7 และ ภาคการค้าคิดเป็นร้อยละ 29.1

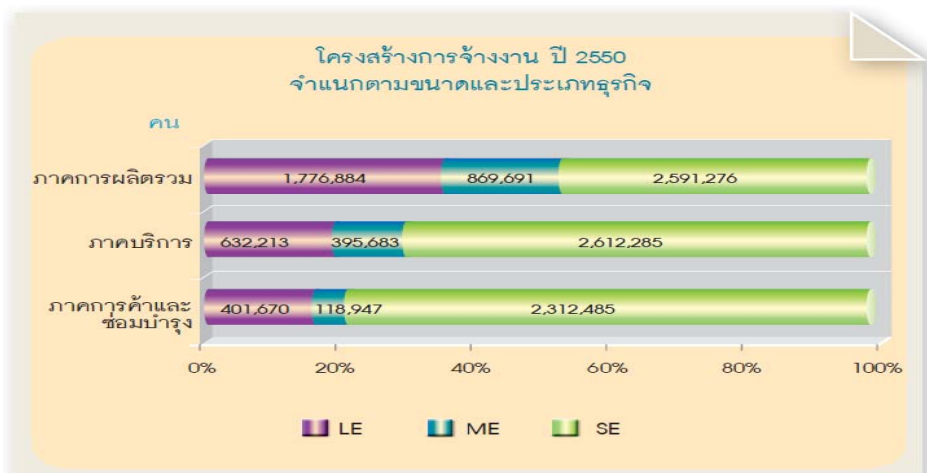
ตารางที่ 2 มูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศ ปี 2546-2550 จำแนกตามขนาดวิสาหกิจ

	2546	2547	2548	2549	2550
มูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศ ณ ราคาประจำปี (ล้านบาท)					
ประเทศ	5,928,974.0	6,503,487.0	7,104,228.0	7,816,474.0	8,485,200.0
ภาคเกษตร	607,863.0	654,810.0	706,285.0	836,077.0	967,091.0
ภาคนอกเกษตร	5,321,111.0	5,848,677.0	6,397,943.0	6,980,397.0	7,518,109.0
- วิสาหกิจขนาดใหญ่	2,691,814.3	2,954,382.0	3,260,301.3	3,589,655.1	3,889,567.5
- SMEs	2,367,109.7	2,598,656.9	2,816,640.7	3,041,895.9	3,244,974.5
• วิสาหกิจขนาดย่อม	1,613,005.2	1,761,455.2	1,901,333.5	2,043,460.3	2,175,597.9
• วิสาหกิจขนาดกลาง	754,104.5	837,201.8	915,307.2	998,435.6	1,069,376.6
- วิสาหกิจอื่น ๆ	262,187.0	295,638.0	321,001.0	348,846.0	383,567.0
สัดส่วน (ร้อยละ)					
ประเทศ	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0
ภาคเกษตร	10.3	10.1	9.9	10.7	11.4
ภาคนอกเกษตร	89.7	89.9	90.1	89.3	88.6
- วิสาหกิจขนาดใหญ่	45.4	45.4	45.9	45.9	45.8
- SMEs	39.9	40.0	39.6	38.9	38.2
• วิสาหกิจขนาดย่อม	27.2	27.1	26.8	26.1	25.6
• วิสาหกิจขนาดกลาง	12.7	12.9	12.9	12.8	12.6
- วิสาหกิจอื่น ๆ	4.4	4.5	4.5	4.5	4.5
อัตราการขยายตัวผลิตภัณฑ์มวลรวม ณ ราคาคงที่ (ร้อยละ)					
ประเทศ	7.1	6.3	4.5	5.1	4.8
ภาคเกษตร	12.7	(2.4)	(1.9)	3.8	3.9
ภาคนอกเกษตร	6.5	7.4	5.2	5.2	4.8
- วิสาหกิจขนาดใหญ่	8.5	7.4	5.6	5.4	5.5
- SMEs	4.6	7.6	4.9	5.5	4.2
• วิสาหกิจขนาดย่อม	3.9	6.9	4.7	5.4	3.9
• วิสาหกิจขนาดกลาง	6.2	9.1	5.2	5.5	4.8
- วิสาหกิจอื่น ๆ	3.0	3.2	3.9	0.0	3.1

ที่มา : สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ประมวลผลโดย สำนักงานส่งเสริมวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม
หมายเหตุ : วิสาหกิจอื่น ๆ คือ การบริหารราชการและการป้องกันประเทศ

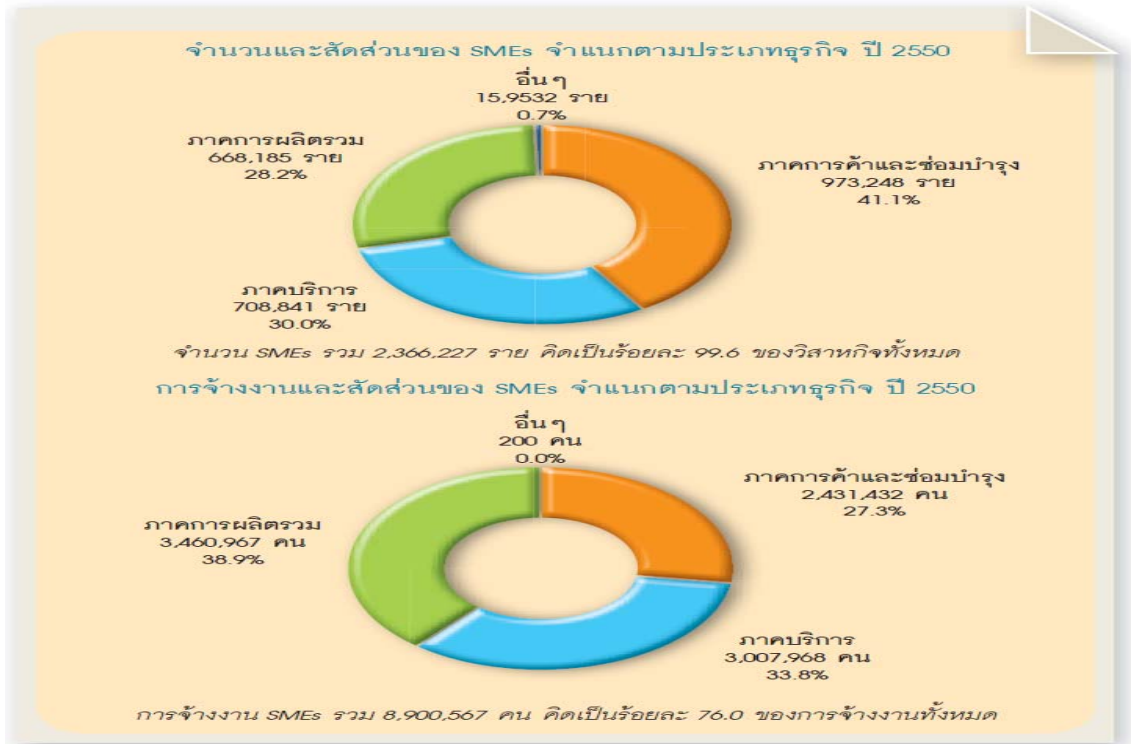
3.2 บทบาทด้านการจ้างงาน

แผนภาพที่ 1 โครงสร้างการจ้างงาน ปี 2550 จำแนกตามขนาดและประเภทธุรกิจ



ที่มา : สำนักงานสถิติแห่งชาติ และสำนักงานประกันสังคมประมวลโดย : สำนักงานส่งเสริมวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม

แผนภาพที่ 2 โครงสร้างจำนวน SMEs และการจ้างงานของ SMEs ปี 2550 จำแนกตามประเภทธุรกิจ



ที่มา : สำนักงานสถิติแห่งชาติ และสำนักงานประกันสังคม ประมวลโดย : สำนักงานส่งเสริมวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม

ในปี 2550 จำนวนวิสาหกิจในประเทศรวมทั้งสิ้น 2,375,368 ราย มีการจ้างงานรวมทั้งสิ้น 11,711,334 คน โดยเป็นการจ้างงานในวิสาหกิจขนาดใหญ่ 2,810,767 คน และเป็นการจ้างงานใน SMEs จำนวน 8,900,567 คน หรือร้อยละ 76.0 ของการจ้างงานรวมทั้งสิ้น โดยภาคการผลิตเป็นประเภทธุรกิจที่มีการจ้างงานสูงที่สุดร้อยละ 38.9 ของการจ้างงาน ใน SMEs ทั้งหมด รองลงมา ได้แก่ ภาคบริการ ร้อยละ 33.8 และภาคการค้า ที่มีจำนวน SMEs สูงที่สุดนั้นมีการจ้างงานเพียงร้อยละ 27.3 ของการจ้างงานใน SMEs ทั้งหมด

3.3 บทบาทด้านการค้าระหว่างประเทศของ SMEs

ตารางที่ 3 สัดส่วนการส่งออกของ SMEs ต่อการส่งออกรวม ปี 2550

	2548	2549	2550
สัดส่วน SMEs EXPORT ต่อ TOTAL EXPORT	29.7%	29.1%	30.1%
สัดส่วน SMEs IMPORT ต่อ TOTAL IMPORT	32.4%	32.7%	29.8%
สัดส่วน SMEs EXPORT ต่อ GDP SMEs	40.5%	44.3%	48.8%
สัดส่วน TOTAL EXPORT ต่อ GDP รวมของประเทศ	52.3%	58.3%	61.9%

ที่มา : กรมศุลกากร ประมวลผลโดย : สำนักงานส่งเสริมวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม

ในปี 2550 มูลค่าการค้าระหว่างประเทศมีจำนวนรวมทั้งสิ้น 10,126,995.0 ล้านบาท โดยเป็นมูลค่าการส่งออกรวม 5,254,999.3 ล้านบาท มูลค่าการนำเข้ารวม 4,871,995.7 ล้านบาท เมื่อพิจารณาสัดส่วนการส่งออกโดยรวมของประเทศ สำหรับ SMEs ในปี 2550 มีมูลค่าการค้าระหว่างประเทศรวม 3,036,484.9 ล้านบาท โดยเป็นมูลค่าการส่งออกของ SMEs จำนวน 1,583,310.1 ล้านบาท และเป็นมูลค่าการนำเข้าของ SMEs รวม 1,453,174.9 ล้านบาท ทั้งนี้การส่งออกของ SMEs มีอัตราการขยายตัวถึงร้อยละ 10.1 ในขณะที่การนำเข้าหดตัวลงกว่าปีก่อนหน้าถึงร้อยละ 8.8

4. โครงสร้างอุตสาหกรรม SMEs

ตามผลการศึกษาโครงการแผนการปรับโครงสร้าง SMEs รายสาขา ซึ่ง สสว. ร่วมกับมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ทำการศึกษา ได้จำแนกโครงสร้างอุตสาหกรรม SMEs ในประเทศไทย ออกเป็น 3 ภาค ได้แก่

1) ภาคการผลิต ประกอบด้วย 3 กลุ่ม ดังนี้

- อุตสาหกรรมวิศวกรรม หมายถึง อุตสาหกรรมที่ใช้เครื่องจักรกลหรือเทคโนโลยีระดับสูง (High – technology Industries) ในการผลิต แต่อย่างไรก็ตาม ในบางขั้นตอนการผลิตเป็นเพียงการประกอบชิ้นส่วนโดยไม่ต้องอาศัยเทคโนโลยีระดับสูง จึงมีผู้ประกอบการ SMEs อยู่เป็นจำนวนมาก โดยแบ่งออกเป็น 6 สาขา ได้แก่ เหล็กและโลหะประดิษฐ์ เครื่องจักรกล แม่พิมพ์ เครื่องใช้ไฟฟ้า อิเล็กทรอนิกส์ ยานยนต์และชิ้นส่วน

- กลุ่มอุตสาหกรรมเบาที่ใช้แรงงานเข้มข้น หมายถึง อุตสาหกรรมที่มีสัดส่วนแรงงานในการผลิตสูง โดยแบ่งออกเป็น 5 สาขา ได้แก่ สิ่งทอและเครื่องนุ่งห่ม รองเท้าและเครื่องหนัง อัญมณีและเครื่องประดับ สิ่งพิมพ์ บรรจุภัณฑ์พลาสติก

- กลุ่มอุตสาหกรรมที่ใช้ทรัพยากรธรรมชาติ หมายถึง อุตสาหกรรมที่พึ่งพาวัตถุดิบทางการเกษตรเป็นหลัก โดยแบ่งออกเป็น 5 สาขา ได้แก่ อาหาร ยาและสมุนไพร เฟอร์นิเจอร์ไม้ ผลิตภัณฑ์ยาง เซรามิกส์

2) ภาคการค้า ประกอบด้วย 2 สาขา ได้แก่ การค้าปลีก และการค้าส่ง

3) ภาคบริการ ประกอบด้วย 9 สาขา ได้แก่ บริการท่องเที่ยว สปาและบริการสุขภาพ ร้านอาหาร การก่อสร้าง บริการขนส่งและโลจิสติกส์ บริการซอฟต์แวร์และDigit Content บริการศึกษา บริการออกแบบ บริการที่ปรึกษา

5. สถานการณ์และปัจจัยที่มีผลต่อวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อมไทย

สภาพแวดล้อมด้านเศรษฐกิจ สังคม และการเมืองโลกในยุคปัจจุบันและแนวโน้มในอนาคตเป็นปัจจัยสำคัญที่มีผลกระทบต่อกระบวนการทำธุรกิจของวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม กล่าวคือ

1. **การรวมตัวของกลุ่มเศรษฐกิจ** มีการรวมตัวทางเศรษฐกิจทั้งในระดับทวีปาคี ภูมิภาค และพหุภาคี รวมทั้งบทบาทที่เพิ่มขึ้นของประเทศในเอเชีย โดยเฉพาะจีนและอินเดีย

2. **การเปลี่ยนแปลงในตลาดการเงินโลก** เกิดวิกฤตทางการเงิน ความไม่สมดุล ของเศรษฐกิจประเทศสหรัฐอเมริกา ที่ส่งผลกระทบต่อค่าเงินสกุลต่างๆ ในโลก ตลาดการเงินและ ตลาดทุนมีความเชื่อมโยงกันทำให้เกิดการเคลื่อนย้ายเงินทุนระหว่างประเทศ

3. **การเปลี่ยนแปลงของเทคโนโลยี** มีการพัฒนาอย่างต่อเนื่องของ Information and Communication Technology (ICT) เป็นยุคที่มีการขับเคลื่อนด้วยเทคโนโลยีหลัก ได้แก่ Biotechnology Material Technology และ Nanotechnology

4. **การเปลี่ยนแปลงด้านสิ่งแวดล้อม** ปัจจุบันทั่วโลกต่างหันมาให้ความสำคัญกับ ประเด็นเรื่องสิ่งแวดล้อมมากขึ้น อันเนื่องมาจากความไม่สมดุลกลมกลืนระหว่างการผลิตกับ สภาพแวดล้อม มีการกล่าวถึงเรื่องของ Global Warming และหลากหลายทางชีวภาพ (Biodiversity)

5. **พฤติกรรมผู้บริโภค** การเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมของผู้บริโภคเป็นปัจจัยสำคัญที่ชี้ ถึงโอกาสของธุรกิจและความสามารถในการแข่งขันของเศรษฐกิจที่ต้องปรับตัวให้เสนอสินค้าและ บริการที่เป็นที่ต้องการของผู้บริโภคที่เปลี่ยนแปลงไป

6. **การขาดสภาพคล่องทางการเงิน** ในกลุ่ม SMEs เนื่องจากสถาบันการเงินเริ่ม เข้มงวดกับการปล่อยสินเชื่อ

7. **ความผันผวน** ของต้นทุนพลังงาน และอัตราการแลกเปลี่ยน

8. **เสถียรภาพทางการเมืองของประเทศ**

ดังนั้นทิศทางการพัฒนาอุตสาหกรรมและ SMEs ควรให้ความสำคัญของความ ต่อเนื่องของนโยบาย ในอนาคตอุตสาหกรรมจะเกิดการขยายตัวด้วยการ**เพิ่มผลิตภาพการผลิต** (Productivity) มุ่งเน้นการพึ่งพาวัตถุดิบในประเทศมากขึ้น ใช้ทรัพยากรธรรมชาติอย่างมีประสิทธิภาพ บนพื้นฐานของการผลิตบนฐานความรู้ เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม โดยคำนึงถึงผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม **มุ่งเน้นพัฒนาคุณภาพมาตรฐานในด้านสุขอนามัย ความปลอดภัย อนุรักษ์สิ่งแวดล้อมและ ประหยัดพลังงาน** เพื่อลดข้อจำกัดในการกีดกันทางการค้าจากประเทศผู้นำเข้าที่ใช้ปัจจัยดังกล่าว เป็นกำแพงทางการค้า ตลอดจน**ส่งเสริมให้เกิดและยกระดับเครือข่ายวิสาหกิจในลักษณะ เครือข่าย**ให้ครอบคลุมห่วงโซ่อุปทานทั้งระดับประเทศ ภูมิภาคและโลก

การขนส่งและโลจิสติกส์

1. โครงสร้างและสถานภาพของสาขาโลจิสติกส์

“โลจิสติกส์” และ “ห่วงโซ่อุปทาน” เป็นความรู้ที่ประยุกต์ขึ้นในยุคของเศรษฐกิจใหม่ (New Economy) ที่มีระบบคมนาคม และการสื่อสารที่ทันสมัย มีเครือข่ายและการเชื่อมต่อด้วยเทคโนโลยีระบบดิจิทัล (Digital) ด้วยอินเทอร์เน็ตความเร็วสูง มีสภาวะการแข่งขันทางธุรกิจที่เพิ่มความซับซ้อนในยุคโลกไร้พรมแดน และความต้องการของตลาดเปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็ว และต่อเนื่อง ดังนั้นเพื่อรักษาส่วนแบ่งตลาด และศักยภาพในการแข่งขัน จึงส่งผลให้องค์กรต่าง ๆ มุ่งปรับปรุงกระบวนการ ด้วยการเชื่อมโยงกิจกรรมต่าง ๆ ซึ่งเรียกรวม ๆ ว่าเป็นการบริหารจัดการโลจิสติกส์

สำหรับประเทศไทย การบริหารจัดการโลจิสติกส์ ถึงแม้ว่าเป็นเรื่องใหม่แต่ก็เป็นเรื่องที่ได้รับการสนใจอย่างแพร่หลายและรวดเร็ว เนื่องจากเป็นที่ยอมรับว่า โลจิสติกส์เป็นปัจจัยที่สำคัญในการพัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขันทั้งในระดับธุรกิจและในระดับประเทศ สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ร่วมกับหลายหน่วยของภาครัฐที่เกี่ยวข้องและผู้ประกอบการจากภาคเอกชน ได้ผลักดันให้การพัฒนาาระบบโลจิสติกส์สำหรับประเทศไทยให้เป็นวาระแห่งชาติ เร่งผลักดันยุทธศาสตร์การพัฒนาโลจิสติกส์ทั้งระดับมหภาคและระหว่างประเทศ ในด้านโครงสร้างพื้นฐาน ด้านการพัฒนาระบบเชื่อมโยงข้อมูล ด้านการสร้างฐานข้อมูล และด้านการพัฒนาบุคลากรโลจิสติกส์

1.1 ลักษณะทั่วไปของสาขาโลจิสติกส์

จากคำนิยามของ Council of Logistics Management ซึ่งเป็นคำนิยามที่ใช้ในการวางแผนแม่บท การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยให้ความหมายของ “การบริหารจัดการโลจิสติกส์” ว่าเป็นกระบวนการทำงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการวางแผน การดำเนินการและการควบคุมทำงานขององค์กร รวมทั้งการบริหารจัดการข้อมูลและธุรกรรมทางการเงินที่เกี่ยวข้องให้เกิดความคล่องตัว การจัดเก็บ การรวบรวม การกระจายสินค้า วัตถุดิบ ชิ้นส่วนประกอบและการบริการให้มีประสิทธิภาพและประสิทธิผลสูงสุด โดยคำนึงถึงความต้องการและความพึงพอใจของลูกค้าเป็นสำคัญ

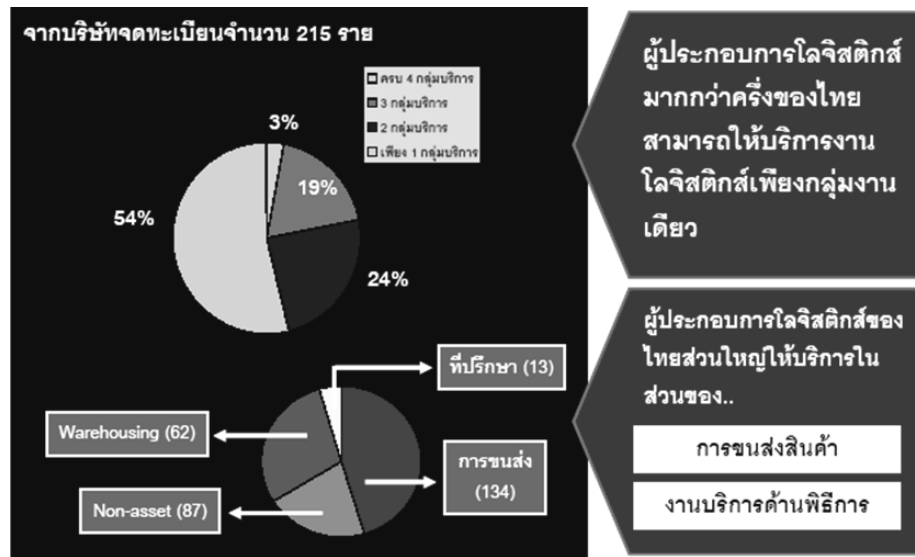
คำถามที่ตามมา คือ “การจัดการโลจิสติกส์สามารถประยุกต์ใช้กับ SMEs ได้หรือไม่” และโลจิสติกส์สำหรับ SMEs เป็นอย่างไร? โลจิสติกส์ยากเกินไปสำหรับ SMEs หรือไม่? ความเป็นไปได้ในการพัฒนาศักยภาพผู้ให้บริการโลจิสติกส์ให้สามารถแข่งขันได้และเป็นกลไกขับเคลื่อนกิจกรรมโลจิสติกส์ที่มีประสิทธิภาพในอุตสาหกรรมต่าง ๆ ต่อไป? ประเด็นคำถามเหล่านี้ล้วนเป็นสิ่งจำเป็นที่ต้องหาคำตอบเพื่อการยกระดับความสามารถในการแข่งขันของประเทศโดยรวม โดยมี SMEs เป็นส่วนร่วม ทั้งนี้เพราะการบริหารระบบโลจิสติกส์ที่มีประสิทธิภาพจะทำให้ต้นทุนรวมของสินค้าถูกลง สินค้าถึงมือผู้บริโภคปลายทางเร็วขึ้น และถูกต้องตามความต้องการและเงื่อนไขของผู้บริโภคได้มากขึ้น

ถ้าหากมีการจัดระดับของการพัฒนาระบบการให้บริการโลจิสติกส์ในระดับประเทศออกเป็น 4 ระดับ คือ

1. Physical distribution (เน้นการส่งสินค้าไปสู่ผู้บริโภค)
2. Internal Integrated Logistics (สามารถเชื่อมโยงการจัดการภายในบริษัท ตั้งแต่การจัดซื้อวัตถุดิบ จนจัดส่งผู้บริโภค)
3. External Integrated Logistics (สามารถเชื่อมโยงระหว่างบริษัทตลอดห่วงโซ่อุปทาน)
4. Global Logistics Management (การจัดซื้อวัตถุดิบ-จัดส่งสินค้า ครอบคลุมแหล่งทั่วโลก)

จะพบว่าธุรกิจส่วนใหญ่ของไทยมีการบริหารจัดการโลจิสติกส์เพียงเพื่อจัดส่งสินค้าของกิจการตนเองไปยังผู้ซื้อเท่านั้น คือยังอยู่ในระดับที่ 1 และ 2 และผู้ประกอบการโลจิสติกส์มากกว่าครึ่งของไทยสามารถให้บริการงานโลจิสติกส์ได้เพียงกลุ่มงานเดียว และส่วนใหญ่เพียงอยู่ในส่วนของการขนส่งสินค้า (ดูแผนภาพ 1)

แผนภาพที่ 1 ลักษณะการให้บริการด้านโลจิสติกส์ของบริษัทไทย



ที่มา: www.nesdb.go.th

1.2 จำนวนวิสาหกิจและการจ้างงาน

การขนส่งและโลจิสติกส์ นับเป็นกิจกรรมทางเศรษฐกิจที่สำคัญในภาคบริการ โดย SMEs มีบทบาทอย่างยิ่งในการขับเคลื่อน จากข้อมูลของศูนย์สารสนเทศและเทคโนโลยี สสว. พบว่าในปี 2550 การขนส่งและโลจิสติกส์ มีจำนวนผู้ประกอบการทั้งสิ้น 102,222 ราย เป็นผู้ประกอบการ SMEs จำนวน 102,110 ราย หรือคิดเป็นร้อยละ 99.89 ในส่วนของการจ้างงาน SMEs การขนส่งและโลจิสติกส์ มีการจ้างงานถึง 351,223 คน หรือคิดเป็นร้อยละ 86.98 ของการจ้างงานรวมในสาขาการขนส่งและโลจิสติกส์

ตารางที่ 1 จำนวนวิสาหกิจ จำแนกตามขนาดอุตสาหกรรม ปี 2550

ISIC Code	สาขาอุตสาหกรรม	จำนวนวิสาหกิจ (ราย)					สัดส่วน (ร้อยละ)		
		S	M	L	SMEs	Total	SMEs	L	Total
6010	การขนส่งทางรถไฟ	54	1	-	55	55	0.05	0.00	0.05
6021	การขนส่งผู้โดยสารทางบก อื่นๆ ที่มีตารางเวลา	23,011	31	8	23,042	23,050	22.54	0.01	22.55

ISIC Code	สาขาอุตสาหกรรม	จำนวนวิสาหกิจ (ราย)					สัดส่วน (ร้อยละ)		
		S	M	L	SMEs	Total	SMEs	L	Total
6022	การขนส่งผู้โดยสารทางบก อื่นๆ ที่ไม่มีตารางเวลา	37,750	10	2	37,760	37,762	36.94	0.00	36.94
6023	การขนส่งสินค้าทางถนน	20,767	143	17	20,910	20,927	20.46	0.02	20.47
6030	การขนส่งทางระบบท่อ ลำเลียง	22	2	1	24	25	0.02	0.00	0.02
6110	การขนส่งทางทะเลและทะเล ชายฝั่ง	288	44	26	332	358	0.32	0.03	0.35
6120	การขนส่งทางน้ำ ภายในประเทศ	202	14	3	216	219	0.21	0.00	0.21
6210	การขนส่งทางอากาศที่มี ตารางเวลา	128	7	3	135	138	0.13	0.00	0.14
6220	การขนส่งทางอากาศที่ไม่มี ตารางเวลา	10	3	-	13	13	0.01	0.00	0.01
6301	การขนถ่ายสินค้า	441	9	1	450	451	0.44	0.00	0.44
6302	สถานที่เก็บสินค้าและการ เก็บสินค้า	536	54	13	590	603	0.58	0.01	0.59
6303	การบริการเสริมด้านการ ขนส่ง	924	25	15	949	964	0.93	0.01	0.94
6304	ตัวแทนธุรกิจการท่องเที่ยว และผู้จัดนำเที่ยว รวมทั้งการ บริการนักท่องเที่ยว ซึ่งมีได้ จัดประเภทไว้ในที่อื่น	11,074	18	3	11,092	11,095	10.85	0.00	10.85
6309	บริการเกี่ยวเนื่องกับการ ขนส่งอื่นๆ	6,500	42	20	6,542	6,562	6.40	0.02	6.42
รวม		101,707	403	112	102,110	102,222	99.89	0.11	100

ที่มา : ข้อมูลจาก สำนักงานสถิติแห่งชาติ, กรมพัฒนาธุรกิจการค้า, สำนักประกันกันสังคม, การนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย , BOI , สำนักเทคนิค กทม. , อบจ. 75 จังหวัด ประมวลผลโดย : ศูนย์สารสนเทศและเทคโนโลยี สำนักงานส่งเสริมวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม 5 กุมภาพันธ์ 2552

ตารางที่ 2 จำนวนการจ้างงาน จำแนกตามขนาดอุตสาหกรรม ปี 2550

ISIC Code	สาขาอุตสาหกรรม	จำนวนการจ้างงาน (คน)					สัดส่วน (ร้อยละ)		
		S	M	L	SMEs	Total	SMEs	L	Total
6010	การขนส่งทางรถไฟ	89	1,224	0	1,313	1,313	0.33	0.00	0.33
6021	การขนส่งผู้โดยสารทาง บกอื่นๆ ที่มีตารางเวลา	49,450	7,767	5,523	57,217	62,740	14.17	1.37	15.54

ISIC Code	สาขาอุตสาหกรรม	จำนวนการจ้างงาน (คน)					สัดส่วน (ร้อยละ)		
		S	M	L	SMEs	Total	SMEs	L	Total
6022	การขนส่งผู้โดยสารทางบกอื่นๆ ที่ไม่มีตารางเวลา	46,713	259	0	46,972	46,972	11.63	0.00	11.63
6023	การขนส่งสินค้าทางถนน	87,898	21,887	7,081	109,785	116,866	27.19	1.75	28.94
6030	การขนส่งทางระบบท่อลำเลียง	195	247	205	442	647	0.11	0.05	0.16
6110	การขนส่งทางทะเลและทะเลชายฝั่ง	4,369	3,731	246	8,100	8,346	2.01	0.06	2.07
6120	การขนส่งทางน้ำภายในประเทศ	3,412	1,716	1,190	5,128	6,318	1.27	0.29	1.56
6210	การขนส่งทางอากาศที่มีตารางเวลา	2,948	867	10,905	3,815	14,720	0.94	2.70	3.65
6220	การขนส่งทางอากาศที่ไม่มีตารางเวลา	9	0	0	9	9	0.00	0.00	0.00
6301	การขนส่งถ่ายสินค้า	3,682	520	408	4,202	4,610	1.04	0.10	1.14
6302	สถานที่เก็บสินค้าและการเก็บสินค้า	5,333	6,213	8,910	11,546	20,456	2.86	2.21	5.07
6303	การบริการเสริมด้านการขนส่ง	7,768	3,018	8,416	10,786	19,202	2.67	2.08	4.76
6304	ตัวแทนธุรกิจการท่องเที่ยวและผู้จัดนำเที่ยว รวมทั้งการบริการนักท่องเที่ยว ซึ่งมีได้จัดประเภทไว้ในที่อื่น	31,653	2,352	413	34,005	34,418	8.42	0.10	8.52
6309	บริการเกี่ยวเนื่องกับการขนส่งอื่นๆ	52,144	5,759	9,296	57,903	67,199	14.34	2.30	16.64
รวม		295,663	55,560	52,593	351,223	403,816	86.98	13.02	100

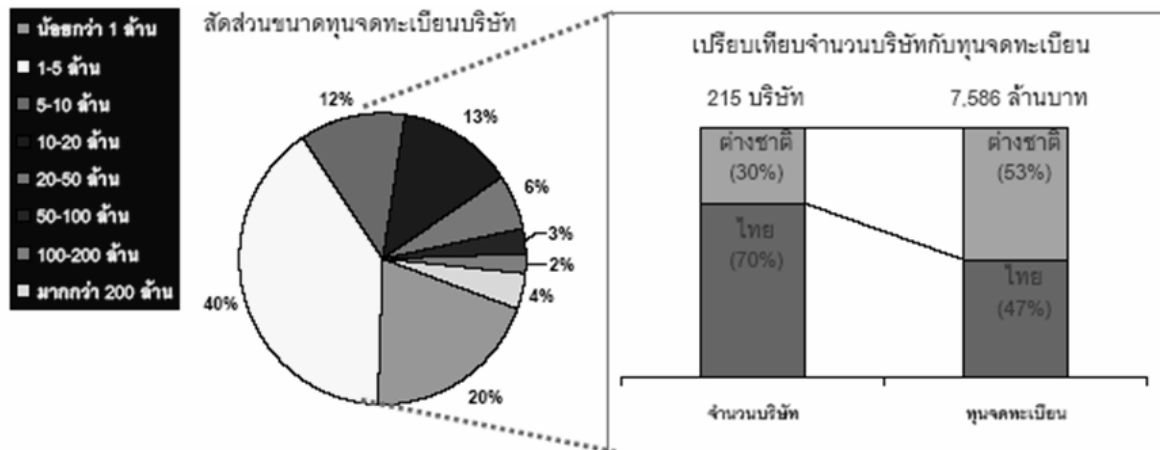
ที่มา : ข้อมูลจาก สำนักงานสถิติแห่งชาติ,กรมพัฒนาธุรกิจการค้า, สำนักประกันกันสังคม,การนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย , BOI , สำนักเทคนิค กทม. , อบจ. 75 จังหวัด ประมวลผลโดย : ศูนย์สารสนเทศและเทคโนโลยี สำนักงานส่งเสริมวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม 5 กุมภาพันธ์ 2552

1.3 สภาพตลาดและการค้าต่างประเทศ

จากการศึกษาข้อมูลเกี่ยวกับจำนวนผู้ให้บริการโลจิสติกส์ของประเทศไทย จำนวน 215 บริษัท ผลการศึกษาสถานภาพและศักยภาพของอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ในประเทศไทย โดยสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (2547) พบว่า ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ของไทยส่วนใหญ่มี

ขนาดทุนจดทะเบียนเพียง 1-5 ล้านบาท และจากจำนวน 215 บริษัทนี้ มีบริษัทต่างชาติอยู่ประมาณร้อยละ 30 และอีกร้อยละ 70 เป็นของบริษัทไทย แต่เมื่อพิจารณาทุนจดทะเบียนทั้งหมด 7,586 ล้านบาท กลับพบว่า เป็นทุนจดทะเบียนของบริษัทต่างชาติสูงถึงร้อยละ 53 ในขณะที่บริษัทของไทยมีเพียงร้อยละ 47% (ดูภาพที่ 2)

ภาพที่ 2 เปรียบเทียบสัดส่วนขนาดของทุนจดทะเบียน และจำนวนบริษัทระหว่างบริษัทไทยกับบริษัทต่างชาติ



ที่มา: สถานภาพและศักยภาพการระดมทุนของบริษัทจดทะเบียนในประเทศไทย, ดร.พรชัย จิตต์บริรักษ์, มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรี

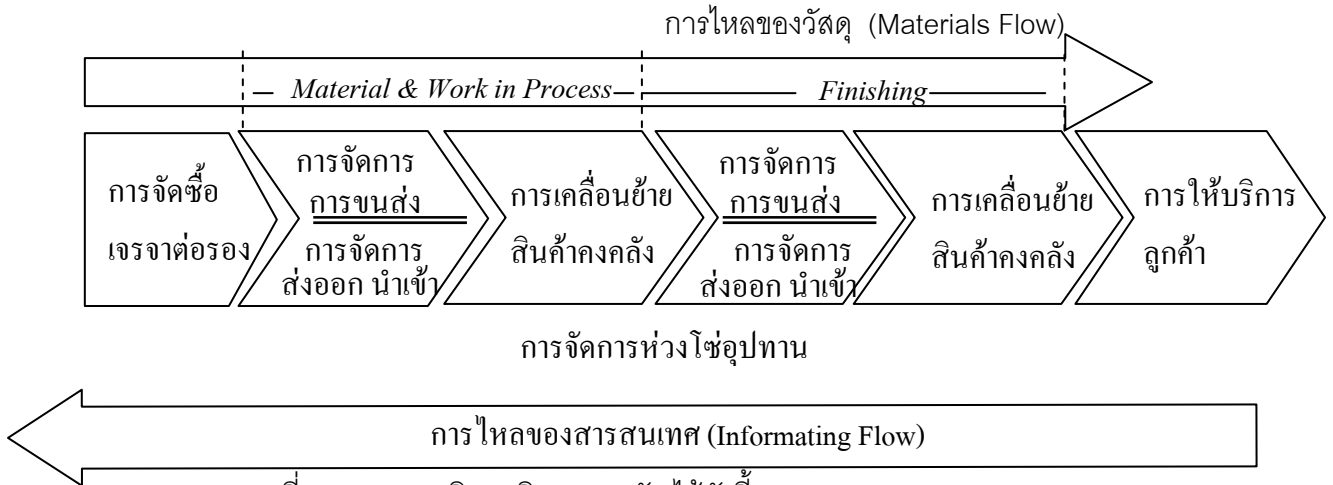
ที่มา: www.nesdb.go.th

ดังนั้น ขอบเขตการศึกษาผู้ประกอบการโลจิสติกส์ที่เข้าข่ายผู้ประกอบการขนาดกลางและขนาดย่อม (SMEs) จะต้องพิจารณาส่งเสริมผู้ประกอบการที่มีคนไทยเป็นผู้ประกอบการซึ่งโดยส่วนใหญ่จะอยู่ในงานบริการการขนส่งสินค้า และการบริการด้านพิธีการเป็นหลัก

2. ห่วงโซ่อุปทาน (Supply Chain) ของระบบโลจิสติกส์

ต้นทุนโลจิสติกส์ ประกอบด้วย ต้นทุนการขนส่ง และต้นทุนการกระจายสินค้าเท่านั้น ซึ่งในความเป็นจริง และครอบคลุมด้านต้นทุนตั้งแต่กระบวนการจัดซื้อวัตถุดิบมาใช้ในการผลิตจนถึงการจัดส่งสินค้าไปถึงมือผู้บริโภค โดยสามารถนำกิจกรรมหลักของโลจิสติกส์มาจัดเรียงความเชื่อมโยงในห่วงโซ่อุปทานใหม่ ดังแสดงในแผนภาพที่ 3

แผนภาพที่ 3 ห่วงโซ่อุปทาน (Supply Chain) หรือห่วงโซ่คุณค่า (Value Chain)
ของระบบโลจิสติกส์



จากภาพที่ 3 สามารถอธิบายกิจกรรมหลัก ได้ดังนี้

1. **การสั่งซื้อและเจรจาต่อรอง (Purchasing & Negotiation)** เกี่ยวข้องกับการคัดเลือกแหล่งจัดซื้อ จัดจ้าง เวลาในการจัดซื้อ การว่าจ้าง รวมถึงปริมาณสินค้าที่ต้องการทำการสั่งซื้อ ระดับการให้บริการและความถี่ในการสั่งซื้อ โดยที่กิจกรรมทั้งหมดเหล่านี้รับผิดชอบโดยฝ่ายจัดซื้อของบริษัท
2. **การจัดการขนส่ง (Transport Management)** เป็นการเคลื่อนย้ายวัตถุดิบและสินค้าไปยังเครือข่ายขนส่งต่าง ๆ กิจกรรมด้านการขนส่งประกอบด้วย การเลือกเส้นทางการบริการ การเรียกร้องความเสียหาย การตรวจสอบอัตราค่าระวาง ซึ่งโดยปกติแล้ว และเทคโนโลยีที่นำมาใช้จัดการโลจิสติกส์ในส่วนของขนส่งโดยทั่วไป ได้แก่ การวิเคราะห์การขนส่ง การจัดเส้นทางและตารางการขนส่ง การตรวจสอบอัตราค่าระวาง และการบำรุงรักษายานพาหนะ เป็นต้น
3. **การจัดการด้านส่งออกและนำเข้า (Export & Import Management)** คือ งานจัดการด้านเอกสารและพิธีการศุลกากร
4. **การเคลื่อนย้ายสินค้า (Material Handling) และการจัดการคลังสินค้าและสินค้าคงคลัง (Warehouse & Inventory Management)** ประกอบด้วย การคัดเลือกอุปกรณ์ นโยบายการทดแทนอุปกรณ์ กระบวนการเลือกหยิบสินค้า การจัดเก็บและนำออกของสต็อก ขณะที่การจัดการคลังสินค้าเป็นการจัดการทรัพยากรต่าง ๆ เพื่อดำเนินกิจการคลังสินค้าให้เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ คลังสินค้าและการจัดเก็บจึงมีหน้าที่กำหนดพื้นที่ตั้ง การวางผังการจัดเก็บ การเคลื่อนย้ายภายในคลังสินค้า การออกแบบพื้นที่เพื่อขนถ่ายสินค้า
5. **การตลาดและการให้บริการลูกค้า (Marketing & Customer Services)** จะคำนึงถึงอรรถประโยชน์ทางด้านเวลาและสถานที่สำหรับสินค้าบริการเป็นสำคัญ ซึ่งหมายความรวมถึงการตรวจสอบยอดสินค้าคงคลัง การจัดส่งสินค้าตามคำสั่งซื้อ และการให้บริการหลังการขาย

6. การจัดการห่วงโซ่อุปทาน (Supply Chain Management) เป็นกระบวนการบูรณาการประสานงาน และควบคุมการเคลื่อนย้ายสินค้าคงคลังทั้งของวัตถุดิบ และสินค้าสำเร็จรูป และสารสนเทศที่เกี่ยวข้องในกระบวนการ รวมถึงการหาพันธมิตรทางธุรกิจ

3. การวิเคราะห์จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และอุปสรรค (SWOT Analysis) ของการขนส่งและโลจิสติกส์ สามารถสรุปได้ ดังนี้

3.1 จุดแข็ง (Strength)

- 1) ขั้นตอนการผลิตไม่ซับซ้อน ง่ายต่อการบริหารจัดการ
- 2) มีความคล่องตัวในการปรับเปลี่ยน
- 3) สามารถสร้างความสัมพันธ์ที่มีกับลูกค้าได้ง่าย
- 4) การสื่อสารภายในองค์กรไม่ซับซ้อน

3.2 จุดอ่อน (Weakness)

- 1) ขาดความสนใจ
- 2) ขาดความรู้เรื่องการบริหารจัดการโลจิสติกส์
- 3) ขาดแคลนเงินทุนในการพัฒนาระบบ
- 4) การสนับสนุนจากภาครัฐยังไม่เพียงพอ

3.3 โอกาส (Opportunity)

- 1) สามารถใช้ประโยชน์จากกรอบแผนงานบูรณาการด้านโลจิสติกส์
- 2) การบริหารจัดการเทคโนโลยีสมัยใหม่ (e-logistics) ช่วยเอื้อให้การทำงานง่ายขึ้น

3.4 อุปสรรค (Threat)

- 1) การเปิดเสรีภาคบริการของระบบโลจิสติกส์
- 2) แนวโน้มของระบบธุรกิจแบบครบวงจรของบริษัทขนาดใหญ่

4. ปัญหาของบริการขนส่งและโลจิสติกส์

1) ปัญหาที่เกี่ยวข้องในการพัฒนาระบบสารสนเทศและฐานข้อมูล

- ผู้ประกอบการ (โดยเฉพาะ SMEs) ขาดความรู้ ความเข้าใจ และความตระหนักถึงประโยชน์การใช้ ICT ในงานโลจิสติกส์

- ขาด software ที่มีมาตรฐานและเหมาะสมสำหรับ SMEs (ผู้ผลิต software กับผู้ต้องการใช้ ขาดการสื่อสารถึงรูปแบบการใช้/ชี้ถึงประโยชน์การใช้)

- ขาดบุคลากรที่มีความรู้ด้าน ICT และโลจิสติกส์ ในทั้งภาครัฐและเอกชน รวมทั้งจำนวน IT Service Provider ที่จะสนับสนุนงานโลจิสติกส์ของ SMEs ด้วย

- ขาดข้อมูลเพื่อการวางแผน วิเคราะห์ และปฏิบัติการด้านโลจิสติกส์

- IT Infrastructure & Networking มีประสิทธิภาพไม่เพียงพอทั้งด้านความเร็วและต้นทุน

2) ปัญหาของการพัฒนาความรู้ความสามารถในด้านการบริหารจัดการในผู้ประกอบการ (Demand Side)

- ระดับผู้บริหาร เห็นถึงความสำคัญ แต่ไม่สามารถนำไปประยุกต์ใช้ในองค์กรได้อย่างเป็นระบบ ขาดผู้มีความรู้ ความสามารถในการบริหารจัดการระบบโลจิสติกส์ supply chain management สมัยใหม่

- ระดับปฏิบัติการ มีความรู้ ความเข้าใจไม่เพียงพอ กลุ่มที่พอรู้มีส่วนน้อยจากกำลังแรงงานทั้งหมดที่เกี่ยวข้องในระบบโลจิสติกส์ ทำให้ไม่สามารถผลักดัน/พัฒนากิจกรรมที่เกี่ยวข้องให้มีประสิทธิภาพสูงขึ้น นอกจากนี้ยังขาดความรู้ทางด้าน ICT และทักษะการสื่อสารภาษาอังกฤษ-ภาษาที่ 3 ซึ่งมีความสำคัญในการยกระดับโลจิสติกส์

3) ปัญหาการสร้างกำลังคนด้านโลจิสติกส์ (Supply Side)

- ขาดแคลนบุคลากรผู้ฝึกสอน

- สถาบันการศึกษาที่มีหลักสูตรด้านโลจิสติกส์มีน้อย (อยู่ในระดับอุดมศึกษา) ขณะที่บุคลากรแรงงานในระดับปฏิบัติ/ระดับอาชีวศึกษา (ที่มีแนวโน้มขาดแคลนอย่างมากในอนาคต) ยังไม่มีสถาบันใดที่มีหลักสูตรในด้านนี้โดยตรง

- ขาดมาตรฐานวิชาชีพ มาตรฐานเงินเดือน และ Career Path ทำให้ไม่จูงใจมีกำลังคนเข้าร่วม

5. กลุ่มธุรกิจ SMEs เป้าหมายในสาขาโลจิสติกส์

ภาคบริการสาขาโลจิสติกส์ ถือได้ว่าเป็นสาขาบริการที่ครอบคลุมหลายกิจกรรมหลัก ได้แก่ การจัดซื้อและเจรจาต่อรอง การจัดการขนส่ง การจัดการด้านส่งออกและนำเข้า การเคลื่อนย้ายสินค้าและการจัดการคลังสินค้าและสินค้าคงคลัง การตลาดและการให้บริการลูกค้า รวมไปถึงการจัดการห่วงโซ่อุปทาน

ในการคัดเลือก SMEs เป้าหมายซึ่งมีหลักเกณฑ์ในการพิจารณาได้แก่ กลุ่ม SMEs เป้าหมายจะต้องเป็นกลุ่มที่มีความสำคัญในห่วงโซ่การผลิต มีความสำคัญในแต่จำนวนกิจการ การผลิต การจ้างงาน การส่งออก และการใช้วัตถุดิบในประเทศ รวมไปถึงมีโอกาสการขยายตัวสูง เป็นต้น ประกอบกับการศึกษาสถานภาพอุตสาหกรรมของสาขาสารสนเทศดังกล่าวมาข้างต้น ทำให้ผู้ศึกษาทำการคัดเลือกกลุ่มธุรกิจ SME เป้าหมาย โดยมีรายละเอียดแบ่งเป็นกลุ่มๆ พร้อมเหตุผลในการคัดเลือกดังต่อไปนี้

(1) กลุ่มธุรกิจด้านการขนส่งสินค้า และงานบริการพิธีการ

เนื่องจากกลุ่มดังกล่าว เป็นกลุ่มที่ผู้ประกอบการขนาดกลางและขนาดย่อมและมีการดำเนินงานโดยผู้ประกอบการไทยซึ่งกำลังเผชิญปัญหาการแข่งขันจากบริษัทข้ามชาติที่เริ่มทวีความรุนแรง เนื่องจากระบบมาตรฐาน และการให้บริการที่ไม่ครบวงจร

(2) กลุ่มธุรกิจที่ส่งเสริมการกระจายสินค้าหนึ่งตำบลหนึ่งผลิตภัณฑ์ (OTOP)

เนื่องจากรัฐบาลได้ส่งเสริมช่องทางการตลาดและการจัดจำหน่ายให้กับสินค้าชุมชน แต่ผู้ผลิตสินค้ายังเผชิญกับปัญหาการกระจายสินค้า ดังนั้นกลุ่มธุรกิจดังกล่าวเป็นการประยุกต์รูปแบบโซ่อุปทานและระบบโลจิสติกส์ เพื่อการพัฒนาการกระจายสินค้าหนึ่งตำบลหนึ่งผลิตภัณฑ์ (OTOP)

(3) กลุ่มธุรกิจโลจิสติกส์ที่มีศักยภาพ

หมายถึง กลุ่มธุรกิจที่สามารถพัฒนาระบบของการเชื่อมโยงระหว่างระบบโลจิสติกส์ของ SMEs กับ supply chain บริษัทคู่ค้า ในภาคการขนส่ง – อุตสาหกรรม – การค้าปลีก เพื่อให้กลุ่มดังกล่าวสามารถอยู่ในฐานะของการเป็น Logistic Provider ได้

6. ยุทธศาสตร์และแผนปฏิบัติการในการส่งเสริมวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม บริการขนส่งและโลจิสติกส์

ยุทธศาสตร์ที่ 1 การพัฒนาศักยภาพในการแข่งขัน

มีวัตถุประสงค์เพื่อส่งเสริม และสนับสนุนให้ผู้ประกอบการในสาขาโลจิสติกส์มีปัจจัยพื้นฐานและประสิทธิภาพการดำเนินธุรกิจที่ดี เพื่อเตรียมพร้อมตั้งรับการแข่งขันจากคู่แข่งรายใหม่จากการเปิดเสรีภาคบริการ ตลอดจนพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของภาคอุตสาหกรรมให้มีประสิทธิภาพและนำไปสู่การลดต้นทุนของภาคอุตสาหกรรม

แผนปฏิบัติการตามยุทธศาสตร์ที่ 1 การพัฒนาศักยภาพในการแข่งขัน

มีวัตถุประสงค์เพื่อส่งเสริม และสนับสนุนให้ผู้ประกอบการในสาขาโลจิสติกส์มีปัจจัยพื้นฐานและประสิทธิภาพการดำเนินธุรกิจที่ดี เพื่อเตรียมพร้อมตั้งรับการแข่งขันจากคู่แข่งรายใหม่จากการเปิดเสรีภาคบริการ ตลอดจนพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของภาคอุตสาหกรรมให้มีประสิทธิภาพและนำไปสู่การลดต้นทุนของภาคอุตสาหกรรม

ยุทธศาสตร์ดังกล่าวเป็นส่วนหนึ่งของยุทธศาสตร์รายสาขาที่พยายามผลักดันให้สอดคล้องกับยุทธศาสตร์การส่งเสริมตามแผนการส่งเสริม SMEs ฉบับที่ 2 (2550-2554) ในหลายๆยุทธศาสตร์ได้แก่ยุทธศาสตร์ที่ 4 การส่งเสริมภาคบริการในการสร้างคุณค่าและมูลค่าเพิ่ม ในกลยุทธ์ที่ 4.1 พัฒนาบุคลากรภาคบริการ และกลยุทธ์ที่ 4.3 การส่งเสริมการสร้างตราสินค้าในสาขาบริการที่มีศักยภาพ, ยุทธศาสตร์ที่ 6 เรื่องการพัฒนาปัจจัยเอื้อในการดำเนินธุรกิจสำหรับ SMEs ในกลยุทธ์ที่ 6.6 ด้านการส่งเสริมประสิทธิภาพการจัดการด้านโลจิสติกส์ ซึ่งมีเป้าหมายหลักคือ ยกระดับการบริหารจัดการโลจิสติกส์ของ SMEs สู่อันดับ World Class จำนวน 100 ราย นอกจากนี้ยุทธศาสตร์ดังกล่าวยังสอดคล้องกับยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของไทย ในประเด็นเรื่องการยกระดับผู้ให้บริการโลจิสติกส์ (Logistics Service Providers: LSPs) สู่เวทีการค้าระหว่างประเทศอีกด้วย

ภายใต้ยุทธศาสตร์การพัฒนาศักยภาพการแข่งขันของผู้ประกอบการโลจิสติกส์นี้ จะประกอบด้วยกิจกรรมต่างๆที่หลากหลาย ได้แก่ การสนับสนุนปัจจัยพื้นฐานต่างๆ เพื่อให้ผู้ประกอบการสามารถดำเนินธุรกิจได้, การส่งเสริมและเพิ่มทักษะความรู้ให้กับผู้ประกอบการทั้งความรู้ทางด้านโลจิสติกส์และการบริหารจัดการต่างๆ ตลอดจนการผลักดันมาตรฐานเพื่อสร้างความน่าเชื่อถือของตัวผู้ประกอบการโลจิสติกส์เอง เป็นต้น

หน่วยงานของภาครัฐและองค์กรที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาศักยภาพการแข่งขันของผู้ประกอบการโลจิสติกส์นี้ได้แก่

- สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) ควรเน้นการวางกรอบยุทธศาสตร์ภาพรวมและประสานงานกับสำนักงานส่งเสริมวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม (สสว.) ในการเร่งผลักดันสนับสนุนผู้ประกอบการด้านโลจิสติกส์อย่างเป็นรูปธรรม
- กระทรวงอุตสาหกรรม มีส่วนร่วมในการศึกษาค้นคว้าและให้ข้อมูลความต้องการของผู้ประกอบการในสาขาอุตสาหกรรมอื่นๆ กับผู้ให้บริการด้านโลจิสติกส์เพื่อการพัฒนาที่สอดคล้องกับความต้องการของตลาด
- กระทรวงพาณิชย์ เน้นผลักดันเรื่องการสร้างปัจจัยพื้นฐานด้านต่างๆ เช่นการจดทะเบียนเพื่อสร้างความน่าเชื่อถือและความเชื่อมั่นในการใช้บริการกับผู้ประกอบการโลจิสติกส์ ตลอดจนผลักดันด้านสนับสนุนแหล่งเงินทุนต่างๆ
- กระทรวงเทคโนโลยีและสารสนเทศ ส่งเสริมโครงสร้างพื้นฐานด้านการใช้ software ที่ประยุกต์การบริหารจัดการโลจิสติกส์ และสนับสนุนการพัฒนาระบบเชื่อมโยงฐานข้อมูลต่างๆ เพื่อเผยแพร่ข้อมูลเกี่ยวกับผู้ประกอบการด้านโลจิสติกส์ให้ภาคอุตสาหกรรมอื่นๆ ทั้งภาคการผลิต การค้าและบริการ
- กระทรวงศึกษาธิการ และสถาบันการศึกษา ทั้งระดับอาชีวศึกษา และอุดมศึกษา ส่งเสริมและพัฒนาบุคลากรเพื่อรองรับความต้องการของตลาดด้านโลจิสติกส์ ตลอดจนพัฒนาหลักสูตรทั้งการอบรมและปริญญาที่สอดคล้องกับเทคโนโลยีสมัยใหม่ที่เปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็ว
- สมาพันธ์โลจิสติกส์ไทย ได้แก่ สมาหการค้าแห่งประเทศไทย และสภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทยช่วยสนับสนุนและเสริมสร้างขีดความสามารถในการแข่งขันของธุรกิจในระดับสากลโดยให้สถาบันที่เกี่ยวข้องและมีความเชี่ยวชาญเป็นผู้ดำเนินการจัดอบรมเพื่อเพิ่มทักษะความรู้เฉพาะด้านให้กับผู้ให้บริการโลจิสติกส์ นอกจากนี้ควรทำหน้าที่เป็นสื่อกลางในการประชาสัมพันธ์ด้านต่างๆ สู่สมาชิกผู้ประกอบการในภาคอุตสาหกรรม

สำหรับยุทธศาสตร์การพัฒนาศักยภาพการแข่งขันของผู้ประกอบการโลจิสติกส์นี้ สำนักงานส่งเสริมวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม (สสว.) ซึ่งเป็นหน่วยงานกลางในการกำกับดูแลภาพรวมของวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อมทั่วประเทศ ควรทำหน้าที่เป็นเพียงผู้ประสานงานและให้ข้อมูลต่างๆ กับสมาชิกของสำนักงานและพยายามขยายฐานสมาชิกเพื่อกระจายข้อมูลต่างๆ โดยกำกับดูแลการดำเนินงานของแต่ละหน่วยงานร่วมกับสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) เท่านั้น

ยุทธศาสตร์ดังกล่าวจะถูกขับเคลื่อนด้วยกลยุทธ์หลักที่สอดคล้องกับยุทธศาสตร์และกลยุทธ์หลักของ สสว. โดยแต่ละกลยุทธ์มีโครงการสนับสนุน (ตัวอย่าง) ดังต่อไปนี้

กลยุทธ์ที่ 1.1 การสร้างเสริมปัจจัยพื้นฐานที่ดีให้แก่ผู้ประกอบการ

เนื่องจากผู้ให้บริการโลจิสติกส์เป็นผู้ประกอบการวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม ยังเผชิญปัญหาขาดปัจจัยพื้นฐานเบื้องต้น เช่น ปัจจัยด้านเงินทุน, ปัจจัยด้านเทคโนโลยีที่ทันสมัย เป็นต้น ทำให้ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไม่สามารถพัฒนากิจการให้มีมาตรฐานและนำไปสู่การยกระดับสู่ระดับ World Class ได้ ดังนั้น ภาครัฐจึงควรสนับสนุนในด้านปัจจัยพื้นฐานที่ดีให้แก่ผู้ประกอบการ ซึ่งมีโครงการสนับสนุนต่างๆ ดังต่อไปนี้

โครงการสนับสนุน

- **โครงการสร้างแหล่งเงินทุนเฉพาะหรือเป็นผู้ร่วมทุนในกิจการ:** ผู้ประกอบการของไทยโดยเฉพาะที่เป็น SMEs ยังไม่สามารถหาแหล่งสนับสนุนได้ง่ายนัก รัฐบาลจึงจำเป็นต้องสร้างแหล่งเงินทุนเฉพาะหรือเป็นผู้ประสานงานให้ venture capital ต่างๆ ยินดีที่จะให้ทุนแก่ธุรกิจนี้มากขึ้น
- **โครงการเสริมสร้างการใช้ software ที่ประยุกต์การบริหารจัดการโลจิสติกส์สำหรับ SMEs:** ส่งเสริมการสร้าง Software ที่ประยุกต์การบริหารจัดการโลจิสติกส์สำหรับอุตสาหกรรมขนาดกลางและขนาดย่อม และสนับสนุนการใช้ประโยชน์จากสารสนเทศ
- **ประสานงานการปรับปรุงแก้ไขกฎหมายที่เกี่ยวข้องเพื่อเอื้อประโยชน์แก่ผู้ประกอบการ:** หน่วยงานทำหน้าที่รวบรวมและสะสางกฎระเบียบต่างๆ ของระบบโลจิสติกส์ที่เกี่ยวข้องกับ SMEs ให้อยู่ในที่เดียวกัน และเผยแพร่ความรู้ทางด้านกฎหมายและระเบียบต่างๆ ให้ SMEs Logistic Provider ทราบ และมีเจ้าภาพหลักในการปรับเปลี่ยนกฎระเบียบต่างๆ ให้รองรับการเปลี่ยนแปลงของการค้าโลก เช่น เรื่องการยอมรับการทำธุรกรรมผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์, การใช้ภาษาระบบบรรจุภัณฑ์หมุนเวียน, การกำหนดขนาดความสูงของผู้บรรจุสินค้า เป็นต้น

กลยุทธ์ที่ 1.2 การส่งเสริมและเพิ่มทักษะความรู้ให้กับผู้ให้บริการโลจิสติกส์

เนื่องจากแนวโน้มการแข่งขันที่เข้มข้นผลักดันให้ภาคธุรกิจต้องยกระดับความสามารถในการดำเนินธุรกิจในทุกวิถีทาง ซึ่งในปัจจุบันผู้ประกอบการโลจิสติกส์ ซึ่งอยู่ในกลุ่มวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อมยังขาดความรู้ความเข้าใจในการจัดการโลจิสติกส์และห่วงโซ่อุปทานอย่างถูกต้องตามมาตรฐานสากล จึงจำเป็นต้องสร้างความรู้ความเข้าใจแก่บุคลากรทั้งกลุ่มธุรกิจโลจิสติกส์

แม้ว่าผู้ให้บริการโลจิสติกส์จะถูกมองว่าเป็นผู้เชี่ยวชาญในเรื่องการบริหารงานขนส่งสินค้า แต่ลักษณะของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ของไทย ยังคงมีลักษณะการบริหารจัดการโลจิสติกส์เพียงเพื่อจัดส่งสินค้าของกิจการตนเองไปยังผู้ซื้อเท่านั้น หรืออยู่ในระดับการพัฒนาแบบ Physical distribution ซึ่งยังไม่มี การนำเทคโนโลยีสารสนเทศมาปรับใช้เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการ นอกจากนี้ผู้ให้บริการบางรายยังขาดทักษะการบริหารจัดการที่ดี ดังนั้น การส่งเสริมและเพิ่มทักษะความรู้ให้กับผู้ให้บริการโลจิสติกส์จึงเป็นสิ่งที่ไม่ควรจะมองข้าม และควรเร่งทำดำเนินการ ซึ่งมีโครงการสนับสนุนดังตัวอย่างต่อไปนี้

โครงการสนับสนุน

- **โครงการอบรมการจัดการโลจิสติกส์และซัพพลายเชนสำหรับผู้ให้บริการโลจิสติกส์:** มีการจัดอบรมเทคโนโลยีใหม่ๆ ที่ใช้ในการจัดการโลจิสติกส์สำหรับผู้ให้บริการโลจิสติกส์โดยเฉพาะ เพื่อเป็นการส่งเสริมให้ผู้ประกอบการหันมาปรับปรุงประสิทธิภาพการให้บริการ และยังช่วยสนับสนุนการพัฒนา ระบบสารสนเทศที่ใช้สำหรับโลจิสติกส์ของไทยให้ตรงตามความต้องการอีกด้วย นอกจากนี้เพื่อยกระดับธุรกิจสู่เวทีการค้าระหว่างประเทศจึงควรพัฒนาความรู้และความสามารถในการทำธุรกิจการค้าระหว่างประเทศของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทยเพื่อขยายฐานลูกค้าด้วย

- **โครงการให้คำปรึกษาและอบรมกับผู้ให้บริการโลจิสติกส์ในด้านการบริหารจัดการ:** อบรมการบริหารจัดการให้แก่ผู้ประกอบการเพื่อเพิ่มทักษะด้านอื่น ๆ ที่ผู้ประกอบการพึงมี โดยกลุ่มเป้าหมายจะรวมทั้งผู้ประกอบการรายใหม่ที่สนใจธุรกิจด้านโลจิสติกส์ และทายาทของเจ้าของธุรกิจเดิม (เนื่องจากธุรกิจดังกล่าวเผชิญกับปัญหาไม่มีผู้รับช่วงกิจการ)

กลยุทธ์ที่ 1.3 ยกกระดับมาตรฐานการให้บริการของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ เพื่อสร้างความเชื่อมั่น

การสร้างความสามารถในการแข่งขันที่ยั่งยืนให้กับกลุ่มธุรกิจสาขาโลจิสติกส์ มีความจำเป็นอย่างยิ่งที่จะต้องพัฒนาผู้ให้บริการให้อยู่ในมาตรฐานระดับสากลให้ได้ เพื่อขยายตลาดการให้บริการไปสู่ตลาดต่างประเทศ โดยเฉพาะในภูมิภาคอาเซียนนี้ โดยมีโครงการสนับสนุนดังตัวอย่างต่อไปนี้

โครงการสนับสนุน

- **โครงการ Logistics Clinic:** เพื่อส่งเสริมและเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันด้านโลจิสติกส์ของประเทศไทยให้ทัดเทียมกับระดับสากล โดยการคัดเลือกสถานประกอบการตัวอย่างที่มีศักยภาพ และผลักดันให้มีระบบโลจิสติกส์ที่มีมาตรฐานอย่างเต็มรูปแบบ (ผู้เข้าร่วมโครงการสามารถเป็นได้ทั้งผู้ให้บริการโลจิสติกส์ และสถานประกอบการที่มีฝ่ายโลจิสติกส์อย่างเต็มรูปแบบ)
- **สร้างมาตรฐานการบริการด้านโลจิสติกส์ให้เป็นที่ยอมรับ:** ภายหลังจากที่มีการอบรม และพัฒนาการจัดการในภาคปฏิบัติแล้ว ภาครัฐควรมีหน่วยงานกลาง (อาจจะเป็นสถาบันอิสระหรือกระทรวงที่เกี่ยวข้อง) ออกไปรับรองมาตรฐานให้แก่ผู้ให้บริการ เพื่อเป็นการสร้างความเชื่อมั่นให้แก่ผู้ใช้บริการทั้งในประเทศและต่างประเทศ (คล้ายคลึงกับระบบมาตรฐาน ISO ซึ่งจะต้องมีการตรวจสอบหลังจากได้รับมาตรฐานรับรองอย่างต่อเนื่อง)
- **โครงการส่งเสริมการใช้และพัฒนาระบบสารสนเทศด้านโลจิสติกส์สำหรับ SMEs :** เป็นการพัฒนาร่วมระหว่างภาคบริการสารสนเทศ และสาขาโลจิสติกส์ในการจัดทำระบบสารสนเทศ software
- **ที่ประยุกต์การบริหารจัดการโลจิสติกส์สำหรับอุตสาหกรรมขนาดกลางและขนาดย่อม และสนับสนุนให้ความรู้แก่ SMEs สาขาอื่นๆในระบบไปใช้**

ยุทธศาสตร์ที่ 2 การพัฒนาบุคลากรด้านโลจิสติกส์

เนื่องจากแนวโน้มการแข่งขันที่เข้มข้นผลักดันให้ภาคธุรกิจต้องยกระดับความสามารถในการดำเนินธุรกิจในทุกวิถีทาง ซึ่งในปัจจุบันผู้ประกอบการโลจิสติกส์ ซึ่งอยู่ในกลุ่มวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อมยังขาดความรู้ความเข้าใจในการจัดการโลจิสติกส์และห่วงโซ่อุปทานอย่างถูกต้องตามมาตรฐานสากล จึงจำเป็นต้องสร้างความรู้ความเข้าใจแก่บุคลากรทั้งกลุ่มธุรกิจโลจิสติกส์ และบุคลากรด้านโลจิสติกส์ในภาคอุตสาหกรรมต่างๆ

แผนปฏิบัติการตามยุทธศาสตร์ที่ 2 การพัฒนาบุคลากรด้านโลจิสติกส์

การดำเนินกิจกรรมต่างๆ ทางด้านโลจิสติกส์อาจจะมีได้เกิดขึ้นเฉพาะแต่ผู้ให้บริการด้านโลจิสติกส์เท่านั้น แต่มีความสำคัญต่อผู้ประกอบการในภาคอุตสาหกรรมอื่นๆด้วย โดยคณะกรรมการเศรษฐกิจและ

สังคมแห่งชาติ และสมาพันธ์ลอจิสติกส์ไทย ได้สรุปความต้องการบุคลากรด้านโลจิสติกส์ของภาคอุตสาหกรรมและผู้ให้บริการโลจิสติกส์ในช่วงปี 2549-2553 ว่ามีจำนวนถึง 1,740,000 คน (ประกอบด้วยบุคลากรใหม่ 385,000 คน และการพัฒนาบุคลากรเดิม 1,355,000 คน ซึ่งโดยส่วนใหญ่เป็นพนักงานฝ่ายปฏิบัติการ) ดังนั้นการพัฒนาบุคลากรเพื่อรองรับความต้องการของตลาดจึงเป็นสิ่งที่ภาครัฐต้องเร่งดำเนินการ

ยุทธศาสตร์ดังกล่าวเป็นส่วนหนึ่งของยุทธศาสตร์รายสาขาที่พยายามผลักดันสอดคล้องกับยุทธศาสตร์การส่งเสริมตามแผนการส่งเสริม SMEs ฉบับที่ 2 (2550-2554) ในหลายๆยุทธศาสตร์ ได้แก่ ยุทธศาสตร์ที่ 2 การเพิ่มผลิตภาพและความสามารถทางนวัตกรรมของ SMEs ในภาคการผลิต ในกลยุทธ์ที่ 2.3 เรื่องการเพิ่มประสิทธิภาพและผลิตภาพ, ยุทธศาสตร์ที่ 3 การเพิ่มประสิทธิภาพและลดผลกระทบในภาคการค้า ในกลยุทธ์ที่ 1 เรื่องเสริมสร้างศักยภาพในการแข่งขันของ SMEs ภาคการค้าส่ง-ค้าปลีก (ลดต้นทุนธุรกิจภาคการค้า ด้วยการบริหารจัดการโลจิสติกส์) และ ยุทธศาสตร์ที่ 6 เรื่องการพัฒนาปัจจัยเอื้อในการดำเนินธุรกิจสำหรับ SMEs ในกลยุทธ์ที่ 6.6 ด้านการส่งเสริมประสิทธิภาพการจัดการด้านโลจิสติกส์ (การเพิ่มประสิทธิภาพการจัดการด้านโลจิสติกส์ในสถานประกอบการ) นอกจากนี้ยุทธศาสตร์ดังกล่าวยังสอดคล้องกับยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของไทย ในประเด็นเรื่องการยกระดับผู้ให้บริการโลจิสติกส์ (Logistics Service Providers: LSPs) สู่เวทีการค้าระหว่างประเทศอีกด้วย

ภายใต้ยุทธศาสตร์การพัฒนาศักยภาพด้านโลจิสติกส์นี้ จะประกอบด้วยกิจกรรมต่างๆที่หลากหลย ได้แก่ การพัฒนาความรู้เรื่องโลจิสติกส์ให้กับบุคลากรซึ่งจะต้องมีการวางแผนและแบ่งระดับการอบรมในประเด็นต่างๆ และการพัฒนาหลักสูตรการอบรมทั้งระยะสั้นและระยะยาว

หน่วยงานภาครัฐจะต้องมีส่วนผลักดันการพัฒนาบุคลากรด้านโลจิสติกส์ ซึ่งปัจจุบันมีหน่วยงานที่ดำเนินการจัดฝึกอบรมหลายหน่วยงาน ได้แก่ กรมพัฒนาฝีมือแรงงาน กระทรวงแรงงาน, ส่วนส่งเสริมและพัฒนาคุณภาพการขับรถ กรมการขนส่งทางบก, สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย, สมาคมผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ, สมาคมบริหารงานจัดซื้อและซัพพลายเชนแห่งประเทศไทย, มูลนิธิลอจิสติกส์และการขนส่ง (ประเทศไทย), สถาบันรหัสสากล สมาคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย ตลอดจนสถาบันการศึกษาระดับอุดมศึกษา และอาชีวศึกษา

สำหรับยุทธศาสตร์การพัฒนาศักยภาพด้านโลจิสติกส์นี้ สำนักงานส่งเสริมวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม (สสว.) ควรทำหน้าที่เป็นเพียงผู้ประสานงานและให้ข้อมูลต่างๆ กับสมาชิกของสำนักงาน และพยายามขยายฐานสมาชิกเพื่อกระจายข้อมูลต่างๆ การฝึกอบรมต่างๆ และเป็นผู้คัดเลือกหน่วยงานที่น่าเชื่อถือเข้ามาจัดอบรมให้ตรงกับกลุ่มเป้าหมาย

ยุทธศาสตร์ดังกล่าวจะถูกขับเคลื่อนด้วยกลยุทธ์หลัก 2 กลยุทธ์ ที่สอดคล้องกับยุทธศาสตร์และกลยุทธ์หลักของสสว. โดยแต่ละกลยุทธ์มีโครงการสนับสนุน (ตัวอย่าง) โดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

กลยุทธ์ที่ 2.1 การพัฒนาความรู้เรื่อง Logistics สำหรับบุคลากรใน SMEs

เพื่อกระตุ้นให้บุคลากรในภาคอุตสาหกรรมเกิดความตระหนักและเห็นแนวทางของการนำระบบการจัดการโลจิสติกส์และซัพพลายเชนมาประยุกต์ใช้ในเชิงธุรกิจ และเผยแพร่ให้ผู้บริหารในภาคการผลิตมีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับการบริหารจัดการโลจิสติกส์ที่มีประสิทธิภาพ โดยมีโครงการสนับสนุนดังตัวอย่างต่อไปนี้

โครงการสนับสนุน

- **โครงการอบรมการจัดการโลจิสติกส์และซัพพลายเชน:** มีการจัดอบรมทั้งหลักสูตรระยะสั้น ระยะยาว โดยควรจะแยกจัดเนื้อหาหลักสูตรเหมาะสมกับผู้เข้าร่วมอบรม และมีการพัฒนาหลักสูตรอย่างต่อเนื่อง ยกตัวอย่างเช่น หลักสูตรอบรมความรู้เกี่ยวกับทฤษฎีการบริหารจัดการในกิจกรรมโลจิสติกส์, หลักสูตรเกี่ยวกับกระบวนการนำเข้าส่งออกสินค้า, หลักสูตรความรู้เกี่ยวกับกฎหมายด้านโลจิสติกส์ ตลอดจนการฝึกอบรมแบบ In house Training ในสถานประกอบการ เป็นต้น
- **โครงการให้คำปรึกษากับผู้ประกอบการ:** สำหรับกรณีของผู้ประกอบการในภาคอุตสาหกรรมต่างๆ ที่ไม่มีหน่วยงานจัดการด้านโลจิสติกส์ในองค์กร หน่วยงานควรจะสนับสนุนการให้คำปรึกษาในเรื่องการจัดการด้านโลจิสติกส์โดยจัดหาผู้เชี่ยวชาญคอยให้คำปรึกษา

กลยุทธ์ที่ 2.2 การปรับปรุงและพัฒนาหลักสูตรการศึกษาด้านโลจิสติกส์

เนื่องจากสถาบันการศึกษาที่มีหลักสูตรด้านโลจิสติกส์ยังมีน้อยและส่วนใหญ่อยู่ในระดับอุดมศึกษา ดังนั้นหน่วยงานควรร่วมกับสถาบันศึกษานอกระบบด้านวิชาชีพจัดอบรม และนำไปสู่การร่วมพัฒนาหลักสูตรในระดับปฏิบัติการให้แก่ระดับอาชีวศึกษา โดยมีโครงการสนับสนุนดังตัวอย่างต่อไปนี้

โครงการสนับสนุน

- **โครงการพัฒนาหลักสูตรด้านโลจิสติกส์ในระดับอาชีวศึกษา:** เพื่อรองรับความต้องการของภาคบริการโลจิสติกส์ที่มีความต้องการบุคลากรด้านโลจิสติกส์ของภาคอุตสาหกรรมและผู้ให้บริการ โลจิสติกส์ในช่วงปี 2549-2553 ว่ามีจำนวนถึง 1,740,000 คน (ประกอบด้วยบุคลากรใหม่ 385,000 คน และการพัฒนาบุคลากรเดิม 1,355,000 คน ซึ่งโดยส่วนใหญ่เป็นพนักงานฝ่ายปฏิบัติการ) ซึ่งหลักสูตรดังกล่าวจะควรเปิดโอกาสให้พนักงานฝ่ายปฏิบัติการเดิมที่อยู่ในธุรกิจมีโอกาสได้เรียนรู้เพิ่มเติมด้วย

ยุทธศาสตร์ที่ 3 การรวมกลุ่มคลัสเตอร์ และประสานงานหน่วยงานของรัฐที่มีหน้าที่ดูแลกลุ่มผู้ประกอบการโลจิสติกส์

ยุทธศาสตร์การส่งเสริมให้มีการร่วมมือกันในระหว่างผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับสาขาโลจิสติกส์ มีการร่วมมือกันในลักษณะเป็นเครือข่าย หรือ คลัสเตอร์อุตสาหกรรม หรือส่งเสริมการจัดตั้งสมาคม ชมรม ในกลุ่มผู้ประกอบการที่ยังไม่มีการรวมกลุ่ม โดยอาจมีการส่งเสริมให้มีผู้ประสานงาน หรือตัวกลางการพัฒนาเครือข่าย (Cluster Development Agent: CDA) ในแต่ละกลุ่มธุรกิจ

แผนปฏิบัติการตามยุทธศาสตร์ที่ 3 การรวมกลุ่มคลัสเตอร์ และประสานงานหน่วยงานของรัฐที่มีหน้าที่ดูแลกลุ่มผู้ประกอบการโลจิสติกส์

ยุทธศาสตร์การส่งเสริมให้มีการร่วมมือกันในระหว่างผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับสาขาโลจิสติกส์ มีการร่วมมือกันในลักษณะเป็นเครือข่าย หรือ คลัสเตอร์อุตสาหกรรม หรือส่งเสริมการจัดตั้งสมาคม ชมรมในกลุ่มผู้ประกอบการที่ยังไม่มีการรวมกลุ่ม โดยอาจมีการส่งเสริมให้มีผู้ประสานงาน หรือตัวกลางการพัฒนาเครือข่าย (Cluster Development Agent: CDA) ในแต่ละกลุ่มธุรกิจ

ยุทธศาสตร์ดังกล่าวเป็นส่วนหนึ่งของยุทธศาสตร์รายสาขาที่พยายามผลักดันสอดคล้องกับยุทธศาสตร์การส่งเสริมตามแผนการส่งเสริม SMEs ฉบับที่ 2 (2550-2554) ยุทธศาสตร์ที่ 1 การสร้างและพัฒนาผู้ประกอบการ (Entrepreneur Development) ในกลยุทธ์ที่ 1.5 การสร้างโอกาสทางธุรกิจและการให้ความรู้ด้านการตลาด (ส่งเสริมและพัฒนาเครือข่ายธุรกิจ)

สำหรับสาขาโลจิสติกส์นี้ ตั้งแต่ปลายปี 2547 ได้เกิดการรวมตัวขององค์กรที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาด้านโลจิสติกส์ของประเทศ ซึ่งปัจจุบันคือ “สมาพันธ์ลอจิสติกส์ไทย” หรือ “Thai Federation on Logistics” ประกอบด้วยตัวแทนจากภาคเอกชน 16 องค์กรซึ่งเป็นตัวแทนจากผู้ประกอบการด้านต่างๆ ได้แก่ มูลนิธิลอจิสติกส์และการขนส่ง (ประเทศไทย), สมาคมผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย, สมาคมการค้าแห่งประเทศไทย, สมาคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย, สมาคมการค้าธุรกิจการบินขนส่งสินค้า, สมาคมขนส่งสินค้า, สมาคมเจ้าของเรือไทย, สมาคมเจ้าของและตัวแทนเรือกรุงเทพ, สมาคมตัวแทนขนส่งสินค้าทางอากาศไทย, สมาคมตัวแทนออกของรับอนุญาตไทย, สมาคมไทยลอจิสติกส์และการผลิต, สมาคมธนาคารไทย, สมาคมบริหารงานจัดซื้อและซัพพลายเชนแห่งประเทศไทย, สมาคมผู้ประกอบการท่าเทียบเรือสินค้าและคอนเทนเนอร์, สมาคมผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ และสมาคมอุตสาหกรรมซอฟต์แวร์ไทย ซึ่งสมาพันธ์ลอจิสติกส์ไทยเป็นเครือข่ายด้านลอจิสติกส์ที่มุ่งดำเนินการและผลักดันให้ประเทศไทยมีระบบลอจิสติกส์ที่ทันสมัยและมีประสิทธิภาพ สามารถสร้างมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจ เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ

สำหรับยุทธศาสตร์การรวมกลุ่มคลัสเตอร์ และประสานงานหน่วยงานของรัฐที่มีหน้าที่ดูแลกลุ่มผู้ประกอบการโลจิสติกส์นี้ สำนักงานส่งเสริมวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม (สสว.) ควรทำหน้าที่เป็นเพียงผู้ประสานงาน อำนวยความสะดวกและสนับสนุนปัจจัยพื้นฐานต่างๆ ให้กับสมาพันธ์ ตลอดจนนำข้อมูลด้านโลจิสติกส์ของสมาพันธ์มาเผยแพร่ให้สมาชิกของสสว. รับทราบ

ยุทธศาสตร์ดังกล่าวจะถูกขับเคลื่อนด้วยกลยุทธ์หลักที่สอดคล้องกับยุทธศาสตร์และกลยุทธ์หลักของ สสว. ซึ่งกิจกรรม/ โครงการสนับสนุนของยุทธศาสตร์นี้จึงมุ่งเน้นสร้างกลุ่มอุตสาหกรรมให้เกิดการช่วยเหลือพึ่งพา มีส่วนร่วมในการวิจัยและพัฒนาผลิตภัณฑ์ นวัตกรรมและทำธุรกรรมภายในกลุ่มเพื่อให้เกิดการพัฒนาสาขาโลจิสติกส์เป็นไปอย่างครบวงจร โดยแต่ละกลยุทธ์มีโครงการสนับสนุน (ตัวอย่าง) ดังต่อไปนี้

กลยุทธ์ที่ 3.1 สร้างคลัสเตอร์หน่วยงาน และผู้ประกอบการที่เกี่ยวข้องกับโลจิสติกส์สำหรับ SMEs

โครงการสนับสนุน

- **โครงการ Cluster โลจิสติกส์สำหรับ SMEs:** แม้ว่าปัจจุบันกลุ่มโลจิสติกส์ จะมีการรวมกลุ่มกันอยู่บ้าง แต่ก็มีอุปสรรคในเรื่องของการบริการจัดการทำให้การรวมกลุ่มไม่เข้มแข็งเท่าที่ควร ดังนั้น สสว. ควรจะมีส่วนร่วมผลักดัน และผู้สนับสนุนปัจจัยพื้นฐานต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง และเป็นผู้ประสานเชื่อมโยง สร้างคลัสเตอร์ข้ามสาขา เช่น ประสานงานส่งเสริมการเป็นพันธมิตรระหว่างกลุ่มคลัสเตอร์โลจิสติกส์ และกลุ่มคลัสเตอร์สารสนเทศ เป็นต้น
- **การประสานงานหน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้การส่งเสริม SMEs เป็นไปในทิศทางเดียวกัน:** แม้ว่าขณะนี้จะมีหน่วยงานหลายหน่วยที่มีหน้าที่ในการส่งเสริมสาขาโลจิสติกส์ แต่ก็ดูเหมือนว่า ทิศทางต่างๆ ยังไม่มีการประสานกัน อย่างชัดเจน รัฐบาลจึงต้องกำหนดนโยบายให้ชัดเจนว่าหน่วยงานใดมีหน้าที่ในส่วนใด

ยุทธศาสตร์ที่ 4 สนับสนุนและส่งเสริมให้ผู้ประกอบการ SMEs สาขาอื่นๆ หันมาใช้ โลจิสติกส์

ยุทธศาสตร์นี้เป็นการส่งเสริมให้อุตสาหกรรมภาคอื่นๆ ทั้งภาคการผลิต ภาคการค้า และภาคบริการ หันมาให้ความสำคัญกับการประยุกต์ใช้การบริหารจัดการโลจิสติกส์ภายในองค์กร และส่งเสริมสนับสนุนให้องค์กรต่างๆ ใช้บริการจาก Logistic Provider ซึ่งมีความชำนาญเฉพาะด้านในเรื่องการขนส่ง

แผนปฏิบัติการตามยุทธศาสตร์ที่ 4 สนับสนุนและส่งเสริมให้ผู้ประกอบการ SMEs สาขาอื่นๆ หันมาใช้โลจิสติกส์

ยุทธศาสตร์นี้เป็นการส่งเสริมให้อุตสาหกรรมภาคอื่นๆ ทั้งภาคการผลิต ภาคการค้า และภาคบริการ หันมาให้ความสำคัญกับการประยุกต์ใช้การบริหารจัดการโลจิสติกส์ภายในองค์กร และส่งเสริมสนับสนุนให้องค์กรต่างๆ ใช้บริการจาก Logistic Provider ซึ่งมีความชำนาญเฉพาะด้านในเรื่องการขนส่ง

ยุทธศาสตร์ดังกล่าวเป็นส่วนหนึ่งของยุทธศาสตร์รายสาขาที่พยายามผลักดันสอดคล้องกับยุทธศาสตร์การส่งเสริมตามแผนการส่งเสริม SMEs ฉบับที่ 2 (2550-2554) ในหลายๆยุทธศาสตร์ ได้แก่ ยุทธศาสตร์ที่ 2 การเพิ่มผลิตภาพและความสามารถทางนวัตกรรมของ SMEs ในภาคการผลิต ในกลยุทธ์ที่ เรื่องการเพิ่มประสิทธิภาพและผลิตภาพ, ยุทธศาสตร์ที่ 3 การเพิ่มประสิทธิภาพและลดผลกระทบในภาคการค้า ในกลยุทธ์ที่ 1 เรื่องเสริมสร้างศักยภาพในการแข่งขันของ SMEs ภาคการค้าส่ง-ค้าปลีก (ลดต้นทุนธุรกิจภาคการค้า ด้วยการบริหารจัดการโลจิสติกส์) และ ยุทธศาสตร์ที่ 6 เรื่องการพัฒนาปัจจัยเอื้อในการดำเนินธุรกิจสำหรับ SMEs ในกลยุทธ์ที่ 6.6 ด้านการส่งเสริมประสิทธิภาพการจัดการด้านโลจิสติกส์ (สนับสนุนผู้ผลิต/ ผู้ให้บริการ/ ผู้ใช้บริการด้านโลจิสติกส์)

ยุทธศาสตร์ดังกล่าวจะถูกขับเคลื่อนด้วยกลยุทธ์หลักที่สอดคล้องกับยุทธศาสตร์และกลยุทธ์หลักของ สสว. โดยแต่ละกลยุทธ์มีโครงการสนับสนุน (ตัวอย่าง) ดังต่อไปนี้

กลยุทธ์ที่ 4.1 ส่งเสริมให้ SMEs หันมาใช้การ outsource จากผู้ให้บริการโลจิสติกส์ที่มีมาตรฐาน

แนวทางในการบริหารจัดการโลจิสติกส์ที่เหมาะสมสำหรับ SMEs คือการเลือกใช้บริการจากผู้ให้บริการโลจิสติกส์ เนื่องจาก SMEs มักจะมีปริมาณการส่งสินค้าที่ไม่มากนักการให้บริการจากผู้ให้บริการโดยตรงจะประหยัดกว่าลงทุนเอง อีกทั้งการที่ผู้ประกอบการ SMEs มุ่งเน้นไปใช้บริการจากผู้ให้บริการโลจิสติกส์ จะทำให้ทั้งภาคการผลิตและสาขาโลจิสติกส์มีความร่วมมือกันในการสร้างความสามารถในการแข่งขันทั้งตลาดในประเทศ ระดับภูมิภาค และตลาดโลก โดยมีโครงการสนับสนุนดังตัวอย่างต่อไปนี้

โครงการสนับสนุน

- **โครงการฐานข้อมูลออนไลน์ของผู้ให้บริการโลจิสติกส์สำหรับ SMEs:** เพื่อให้ข้อมูลและทางเลือกที่เหมาะสมแก่ผู้ใช้บริการ อีกทั้งยังเป็นช่องทางการตลาดทำให้ผู้ใช้บริการเข้าถึงกลุ่มลูกค้าอีกด้วย โดยฐานข้อมูลดังกล่าวควรจะระบุประเภทธุรกิจการให้บริการ, พื้นที่ให้บริการ, ข้อมูลการติดต่อ และโครงสร้างราคาเบื้องต้น เป็นต้น (หากภาครัฐมีการกำหนดมาตรฐานรับรองสำหรับผู้ให้บริการแล้ว ควรจะระบุเพื่อสร้างความเชื่อมั่นแก่ผู้ใช้บริการด้วย) โดยจัดทำในรูปแบบของเว็บไซต์ซึ่งเป็นฐานข้อมูลกลางในเว็บ www.sme.go.th และเอกสารแผ่นพับสำหรับแต่ละพื้นที่ให้บริการในต่างจังหวัดด้วย
- **โครงการตลาดนัดโลจิสติกส์:** สสว. ควรจะร่วมจัดงานกับสมาพันธ์โลจิสติกส์ในงานแฟร์ที่เกี่ยวข้องกับผู้ให้บริการโลจิสติกส์ที่มีการจัดอยู่แล้ว และประชาสัมพันธ์ให้สมาชิกของ สสว. รับทราบงานดังกล่าว เพื่อเป็นการผลักดันและส่งเสริมให้ SMEs หันมา Outsource มากขึ้น
- **การให้สิทธิประโยชน์สำหรับ SMEs เฉพาะกลุ่มในการใช้บริการโลจิสติกส์ :** ผู้ประกอบการสาขาอื่นๆที่ภาครัฐต้องการผลักดันและสนับสนุนให้ใช้บริการจากผู้ให้บริการโลจิสติกส์ ภาครัฐอาจจะมีการสนับสนุนในเบื้องต้นด้วยการร่วมเจรจาต่อรองการให้สิทธิพิเศษเฉพาะกลุ่ม เช่น กลุ่มค้าปลีกค้าส่ง, กลุ่มผู้ประกอบการ e-commerce เป็นต้น ซึ่งการผลักดันดังกล่าว จะเป็นการสนับสนุนเพิ่มช่องทางการให้บริการ และทำให้การค้าในสาขาอื่นๆขยายตัวอีกด้วย

7. มาตรการและนโยบายภาครัฐที่สำคัญ

7.1 **นโยบายรัฐบาล** รัฐบาลได้กำหนดนโยบายการส่งเสริมบริการขนส่งและโลจิสติกส์ (แถลงเมื่อธันวาคม 2551) ดังนี้

นโยบายเศรษฐกิจภาคอุตสาหกรรม

นโยบายข้อ 4.2.2.1 สร้างความแข็งแกร่งและความสามารถในการแข่งขันในตลาดโลกให้กับอุตสาหกรรมไทยด้วยการเพิ่มประสิทธิภาพการผลิตเพื่อลดต้นทุนและเพิ่มมูลค่าให้แก่สินค้า โดยร่วมมือกับภาคเอกชน สถาบันวิจัย และสถาบันการศึกษา ในการพัฒนาความสามารถของผู้ประกอบการ พัฒนาทักษะฝีมือแรงงาน ปรับปรุงประสิทธิภาพเครื่องจักร พัฒนาการออกแบบสินค้าและผลิตภัณฑ์ ลดต้นทุนโลจิสติกส์ และเพิ่มความร่วมมือในภูมิภาคในการผลิตสินค้าเชิงลึกใช้ผ่านการเจรจาระหว่างประเทศ

นโยบายเศรษฐกิจ/การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน

นโยบายข้อ 4.3.2 พัฒนาระบบการคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์อย่างบูรณาการ ทั้งในด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน การปรับปรุงพัฒนากฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้อง การส่งเสริมธุรกิจการให้บริการโลจิสติกส์ การอำนวยความสะดวกทางการค้า และการพัฒนาบุคลากรโลจิสติกส์ รวมทั้งจัดตั้งคณะกรรมการระดับชาติเพื่อเป็นกลไกขับเคลื่อนการพัฒนาด้านโลจิสติกส์อย่างจริงจัง

นโยบายข้อ 4.3.3 พัฒนาระบบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ โดยเชื่อมโยงการขนส่งทางถนน ทางราง ทางน้ำ และทางอากาศอย่างเป็นระบบ พร้อมทั้งพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกในการขนส่ง เช่น สถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง ศูนย์รวบรวมและกระจายสินค้าในภูมิภาค เป็นต้น เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพและลดต้นทุนโลจิสติกส์

นโยบายข้อ 4.3.11 พัฒนาระบบขนส่งและโลจิสติกส์ในภูมิภาคและเชื่อมโยงกับโครงข่ายคมนาคมกับประเทศเพื่อนบ้าน โดยเชื่อมโยงโครงข่ายคมนาคมขนส่งตามแนวเศรษฐกิจเหนือ-ใต้ แนวเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตกโครงการสะพานเศรษฐกิจเชื่อมอ่าวไทยและอันดามัน และโครงข่ายคมนาคมเชื่อมโยงอินโดนีเซีย-มาเลเซีย-ไทย รวมทั้งปรับปรุงระบบอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่งสินค้าข้ามแดนในพื้นที่บริเวณชายแดนที่สำคัญ คือ ด่านหนองคาย แม่สอด มุกดาหาร สระแก้ว ด่านสิงขร และช่องเม็ก เป็นต้น

นโยบายเศรษฐกิจด้านการตลาด การค้า และการลงทุน

นโยบายข้อ 4.2.4.7 ปรับปรุงประสิทธิภาพและจัดระบบการอำนวยความสะดวกทางการค้า และการลงทุนชายแดน โดยนำระบบอิเล็กทรอนิกส์มาใช้ที่สำคัญ ได้แก่ ศูนย์บริการครบวงจร ระบบอำนวยความสะดวกช่องทางเดียว ระบบการตรวจร่วมจุดเดียว ระบบพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ และระบบโลจิสติกส์อิเล็กทรอนิกส์ เป็นต้น

นโยบายเศรษฐกิจภาคการเกษตร

นโยบายข้อ 4.2.1.1 เร่งรัดการเพิ่มประสิทธิภาพการผลิตทางการเกษตรและพัฒนาระบบโลจิสติกส์ทางการเกษตร เพื่อเพิ่มผลตอบแทนด้านการเกษตร โดยส่งเสริมการผลิตพืชเศรษฐกิจสำคัญให้เหมาะสมกับสภาพพื้นที่ ส่งเสริมการวิจัยและพัฒนาพันธุ์ จัดหาปัจจัยการผลิตและโครงสร้างพื้นฐานการผลิตที่มีคุณภาพและมีความจำเป็นพัฒนาเทคโนโลยีการเก็บรักษาและระบบโลจิสติกส์ทางการเกษตรเพื่อลดต้นทุนทางการเกษตร รวมทั้งการจัดพื้นที่การผลิตพืชอาหารและพืชพลังงานให้เหมาะสม มีประสิทธิภาพ และมีราคาที่เหมาะสมและเป็นธรรมสำหรับพืชพลังงาน เพื่อสร้างความมั่นคงด้านรายได้ให้แก่เกษตรกร

7.2 เส้นทางเศรษฐกิจ R9 และ R3E เป็นเส้นทางสายเศรษฐกิจระหว่างประเทศ ที่รองรับการขนส่งและโลจิสติกส์ ซึ่งประกอบด้วยเส้นทางเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก (East West Economic Corridor) หรือเส้นทาง R9 ที่เชื่อมผ่านเวียดนาม ลาว และไทย ตั้งแต่จังหวัดมุกดาหาร กาฬสินธุ์ ขอนแก่น เพชรบูรณ์ พิษณุโลก จนสุดที่อำเภอแม่สาย จังหวัดตากก่อนเข้าพม่า และเส้นทาง

เศรษฐกิจเหนือ-ใต้ (North South Economic Corridor) หรือ R3E เชื่อมระหว่างไทย ลาว จีนตอนใต้ บริเวณเมืองคุนหมิง

7.3 National Single Window (NSW) ในปีงบประมาณ 2552 กรมศุลกากร ได้รับการจัดสรรงบประมาณจำนวน 300 ล้านบาท เพื่อดำเนินงานโครงการ “National Single Window & E-logistics ขั้นที่ 4 (พ.ศ.2551-2552) ระบบเอกสารอิเล็กทรอนิกส์ เพื่อประสิทธิภาพทางการค้าและโลจิสติกส์ระหว่างประเทศ” ในการแลกเปลี่ยนเชื่อมโยงข้อมูลกับ 28 หน่วยงานให้ไหลลื่นและมีความปลอดภัย

7.4 โครงการที่ สสว. ดำเนินการ

ในปี 2550 สสว. ได้มีการดำเนินการในด้านการส่งเสริมประสิทธิภาพการผลิตภายใต้โครงการความร่วมมือระหว่างภาครัฐ และภาคเอกชน โดยมีโครงการในการส่งเสริมด้านโลจิสติกส์ ดังนี้

1) โครงการพัฒนารหัสสินค้าบาร์โค้ด เพื่อส่งเสริมศักยภาพผู้ประกอบการ SMEs เพื่อก้าวสู่ความเป็นสากล รับผิดชอบโดย สอท. และสสว. มีวัตถุประสงค์ ประกอบด้วย 1) เพื่อดำเนินการให้คำปรึกษา และขึ้นทะเบียนเลขรหัสบาร์โค้ด ตามระบบมาตรฐานสากล GS1 ให้กับผู้ประกอบการ SMEs ที่มีจำนวนรายการสินค้าไม่เกิน 99 รายการ จำนวน 250 ราย และมีจำนวนรายการสินค้าไม่เกิน 9 รายการ จำนวน 600 ราย เพื่อช่วยเหลือผู้ประกอบการ SMEs ให้ก้าวสู่ความเป็นสากล และเพิ่มประสิทธิภาพในการพัฒนาช่องทางการจัดจำหน่ายสินค้า และการบริหารจัดการสินค้า 2) อบรม และพัฒนาบุคลากรของผู้ประกอบการ SMEs ที่มีจำนวนรายการสินค้าไม่เกิน 99 รายการ จำนวน 250 ราย และมีจำนวนรายการสินค้าไม่เกิน 9 รายการ จำนวน 600 ราย ในด้านความรู้พื้นฐานและการประยุกต์ใช้บาร์โค้ดระบบมาตรฐานสากล เพื่อปรับปรุงประสิทธิภาพในการบริหารจัดการธุรกิจ และ 3) เพื่อให้ผู้ประกอบการ SMEs ที่มีจำนวนรายการสินค้าไม่เกิน 99 รายการ จำนวน 250 ราย และมีจำนวนรายการสินค้าไม่เกิน 9 รายการ จำนวน 600 ราย ใช้บาร์โค้ดระบบมาตรฐาน GS1 เพื่อประโยชน์ในการป้องกันการใช้เลขหมายซ้ำซ้อน และการจัดทำเลขหมายบาร์โค้ดซึ่งไม่เป็นมาตรฐานโดยผู้ที่ไม่ใช่นายทะเบียนบาร์โค้ดมาตรฐาน GS1 เช่น ห้างสรรพสินค้า ผู้ให้บริการด้าน EDI เป็นต้น

2) โครงการศึกษาและพัฒนาระบบเครื่องมือ เครื่องจักร อุปกรณ์และเทคโนโลยีด้านโลจิสติกส์ (Modernized Logistics Equipment) รับผิดชอบโดย สอท. และสสว. มีวัตถุประสงค์ ประกอบด้วย 1) เพื่อเพิ่มขีดความสามารถทางการแข่งขันทางด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ ให้กับอุตสาหกรรม SMEs ของไทย 2) เพื่อพัฒนาต้นแบบเครื่องมือ เครื่องจักร อุปกรณ์ และเทคโนโลยีด้านโลจิสติกส์ ที่ทันสมัย ให้กับอุตสาหกรรม SMEs ของไทย เช่น อุตสาหกรรมเกษตร อุตสาหกรรมชิ้นส่วนรถยนต์ อุตสาหกรรมหัตถกรรม อุตสาหกรรมสิ่งทอ อุตสาหกรรมเครื่องหนัง เป็นต้น และ 3) เพื่อลดต้นทุนการนำเข้าเครื่องมือ เครื่องจักร อุปกรณ์ และเทคโนโลยีด้านโลจิสติกส์จากต่างประเทศ

ส่วน ปี 2551-2552 สสว. ก็ยังคงให้ความสำคัญด้านการพัฒนาระบบและบุคคลากรโดยเน้นการพัฒนาด้านบริหารจัดการโลจิสติกส์ ระบบบริหารสินค้าคงคลังและการขนส่ง การพัฒนาศักยภาพ SMEs ด้านการจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทาน โดยใช้เทคโนโลยีสารสนเทศ

8. แนวโน้มของบริการขนส่งและโลจิสติกส์

- ผู้ให้บริการขนส่งและโลจิสติกส์ได้รับผลกระทบมาตั้งแต่ปี 2551 เนื่องจากราคาน้ำมันพุ่งสูงขึ้น เมื่อเกิดวิกฤติเศรษฐกิจปี 2552 ผู้ให้บริการขนส่งก็ได้รับผลกระทบจากวิกฤติเศรษฐกิจเช่นเดียวกัน เนื่องจากผู้ว่าจ้างลดปริมาณการผลิต ทำให้ปริมาณการขนส่งลดลง รวมทั้งธุรกิจการกระจายสินค้าอุปโภคบริโภคก็โดนผลกระทบเช่นกัน แต่ธุรกิจคลังสินค้าอาจได้รับผลดีระยะสั้นเนื่องจากผู้ผลิตขายสินค้าไม่ได้เลย ต้องการบริการคลังสินค้าในการจัดเก็บสินค้าดังกล่าว

- วิกฤติเศรษฐกิจตั้งแต่ปี 2551 มีความรุนแรง ส่งสัญญาณให้ผู้ประกอบการเตรียมพร้อมต่างจากวิกฤติเศรษฐกิจในปี 2540 ซึ่งมีผลกระทบรุนแรงและเกิดขึ้นอย่างรวดเร็วจากสัญญาณของวิกฤติดังกล่าว ผู้ประกอบการต้องสามารถบริหารความเสี่ยง ต้องวิเคราะห์จากสัญญาณทางเศรษฐกิจ เตรียมการเชิงรุก โดยในปี 2552 ไตรมาสที่ 1-2 ผู้ประกอบการจะต้องปรับระดับประครองธุรกิจ เตรียมพร้อมในไตรมาสที่ 3 และรุกเข้าหาลูกค้าในไตรมาสที่ 4 และต้องวิเคราะห์วางแผนด้านทรัพยากรบุคคลและเงินทุน

- การจัดจ้างภายนอก (Outsourcing) เริ่มเป็นที่นิยม เนื่องจากในยุคที่น้ำมันมีราคาสูง ผู้ประกอบการหลายรายผู้ราคาไม่ไหว จึงหันมาจ้างผู้ให้บริการโลจิสติกส์แทน อีกทั้งการจัดจ้างภายนอกจะช่วยลดภาระของผู้ประกอบการในกิจกรรมที่ผู้ประกอบการไม่มีความชำนาญและสามารถเลือกผู้ให้บริการโลจิสติกส์ได้ตามความพึงพอใจ

9. ข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย

จากการวิเคราะห์ข้อมูลโครงสร้างพื้นฐาน SWOT Analysis สภาพปัญหา ความสำคัญของ SMEs บนห่วงโซ่อุปทาน และแนวโน้มของบริการขนส่งและโลจิสติกส์จึงมีข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย ดังนี้

- 1) ผู้ประกอบการ SMEs ควรรวมตัวกันเป็นเครือข่ายธุรกิจบริการโลจิสติกส์ เพื่อลดต้นทุนการบริหารจัดการ ต้นทุนคลังสินค้า ต้นทุนการขนส่งสินค้าที่เยวเปล่า โดยปัจจุบัน กรมพัฒนาธุรกิจการค้า กระทรวงพาณิชย์ ร่วมกับตัวแทนผู้ประกอบการ SMEs ได้จัดตั้งเครือข่ายผู้ประกอบการ 2 เครือข่าย คือ Thai Logistic Alliance (TLA) และ Siam Logistic Alliance (SLA)

- 2) ควรส่งเสริมและมุ่งเน้นการพัฒนาการรับจ้างบริหารจัดการโลจิสติกส์ (Outsourcing) โดยนำเสนอข้อมูลเพื่อให้เห็นความสำคัญระหว่าง การที่ผู้ผลิตดำเนินงานด้านโลจิสติกส์ด้วยตนเอง กับการที่ผู้ผลิตว่าจ้างบริษัทที่มีความเชี่ยวชาญด้านโลจิสติกส์ดำเนินงาน

- 3) ภาครัฐควรมุ่งเน้นการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน เพื่อรองรับระบบโลจิสติกส์ของประเทศ โดยออกแบบถนนให้มีจำนวนช่องทางการจราจรที่สอดคล้องกันตลอดเส้น เช่น ถนน 4 เลนตลอดเส้นทาง

10. ตัวอย่างโครงการในภาคบริการ สาขาโลจิสติกส์

1. **ชื่อโครงการ:** อบรมการจัดการโลจิสติกส์และซัพพลายเชนเอื้ออาหาร

2. หลักการและเหตุผล

ปัจจุบันแนวโน้มการแข่งขันที่เข้มข้นอันเนื่องมาจากการแข่งขันจากต่างประเทศ และการเปิดเสรีทางการค้ามากขึ้น ผลักดันให้ธุรกิจต้องยกระดับความสามารถในการดำเนินธุรกิจในทุกวิถีทางที่เป็นไปได้ ธุรกิจในปัจจุบันต้องแข่งขันด้วยความเร็ว ดังนั้น การเคลื่อนย้ายสินค้าและบริการต้องดำเนินการอย่างมีประสิทธิภาพ การพัฒนาโลจิสติกส์และซัพพลายเชนจึงเป็นทางออกของประเทศไทยในการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน

3. วัตถุประสงค์

3.1. ถ่ายทอดความรู้และนำไปสู่การปฏิบัติ ตามหลักการ โลจิสติกส์และซัพพลายเชน

3.2. ผู้ประกอบการทุกระดับ โดยเฉพาะระดับปฏิบัติการสามารถนำความรู้ที่ได้ไปพัฒนาระดับองค์กรและแก้ไขปัญหาได้

3.3. สร้างความเข้มแข็งให้กับ SMEs ไทย ด้วยการสร้างเครือข่ายทางธุรกิจของผู้เข้าอบรม

3.4. สามารถนำความรู้จากตัวอย่างที่ประสบความสำเร็จในการจัดการโซ่อุปทาน เพื่อเป็นแนวทางพัฒนาองค์กร

4. ขอบเขตการดำเนินงาน/กลุ่มเป้าหมาย

4.1. กลุ่ม SMEs ทั้งระดับผู้ประกอบการและระดับปฏิบัติการ

4.2. เป็นระดับผู้ปฏิบัติงานในธุรกิจค้าปลีกและค้าส่ง

4.3. คนรุ่นใหม่ที่ต้องการเป็นเจ้าของกิจการที่ประสบความสำเร็จ

4.4. นักศึกษาและบุคคลทั่วไป ที่สนใจในการจัดการสมัยใหม่

4.5. บุคคลทั่วไปที่ยังไม่มีพื้นฐานด้านโลจิสติกส์และซัพพลายเชน

5. วิธีการดำเนินการ

ดำเนินการจัดจ้างสถาบันที่มีความเชี่ยวชาญทางด้านการบริหารจัดการโลจิสติกส์ ซึ่งอาจจะเป็นสถาบันเฉพาะทาง เช่น สถาบันรหัสสากล สถาบันอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย หรือ สถาบันการศึกษาที่จัดการเรียนการสอนดังกล่าว เช่น สถาบันขนส่ง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย พร้อมทั้งวางกรอบการประเมินผลที่ได้รับจากการจัดอบรมเพื่อเทียบประสิทธิผลของแต่ละหน่วยงาน

6. กรอบระยะเวลาดำเนินงาน

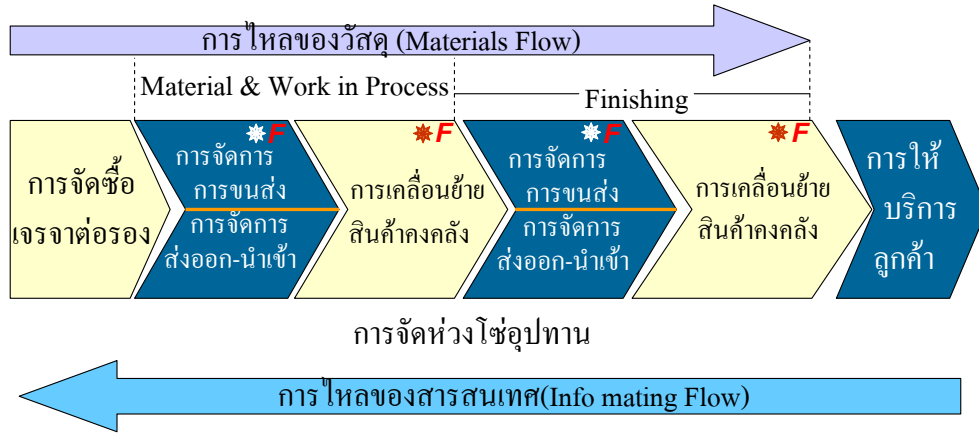
ระยะเวลาการอบรม รุ่นละ 30 ชั่วโมง (ทั้งภาคทฤษฎีและปฏิบัติ) โดยกำหนดจัดอบรมเป็นรุ่นๆ ปีละประมาณ 3 รุ่น

7. งบประมาณที่คาดว่าจะต้องใช้

ขึ้นกับจำนวนเป้าหมายที่กำหนด และจำนวนรุ่นที่เปิด (ต้นทุนเฉลี่ยต่อผู้เข้าอบรม 1 ราย ประมาณ 10,000 บาท)

ภาคผนวก

ห่วงโซ่อุปทานบริการโลจิสติกส์



หมายเหตุ : *F = SMEs โดยใช้เกณฑ์การจ้างงาน จำนวนโรงงาน และเงินทุนจดทะเบียน
 ⊕ = ค่าเงิน F = พลังงาน



บรรณานุกรม

ดร. สมศักดิ์ แต่มบุญเลิศชัย และคณะที่ปรึกษา ศูนย์บริการวิชาการ เศรษฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ตุลาคม 2551 โครงการจัดทำยุทธศาสตร์การส่งเสริม SMEs รายสาขา

ดร. สมศักดิ์ แต่มบุญเลิศชัย และคณะที่ปรึกษา ศูนย์บริการวิชาการ เศรษฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ตุลาคม 2551 โครงการจัดทำแผนปฏิบัติการส่งเสริม SMEs รายสาขา

ศูนย์สารสนเทศเศรษฐกิจอุตสาหกรรม สำนักเศรษฐกิจอุตสาหกรรม

ศูนย์สารสนเทศและเทคโนโลยี สำนักงานส่งเสริมวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม (สสว.)

รายงานสถานการณ์วิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม ปี 2550 และแนวโน้มปี 2551

รายงานการศึกษา วิเคราะห์ และเตือนภัย SMEs รายสาขา ปี 2551 โครงการ การศึกษา วิเคราะห์ และเตือนภัย SMEs รายสาขา (วต.) สำนักงานส่งเสริมวิสาหกิจขนาดกลาง และขนาดย่อม

สำนักงานสถิติแห่งชาติ สัมมะโนอุตสาหกรรม 2550 , สัมมะโนธุรกิจทางการค้า และธุรกิจทางการบริการ พ.ศ. 2545

สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนแห่งประเทศไทย (BOI)
<http://www.boi.go.th>

การนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย กระทรวงอุตสาหกรรม
<http://www.ieat.go.th>

สรุปผลการสัมมนา “วิสัยทัศน์โลจิสติกส์ไทย ในกระแสวิกฤติโลก” สำนักส่งเสริม และพัฒนาธุรกิจ กรมพัฒนาธุรกิจการค้า 16 มกราคม 2552

SMEs

รายงานภาวะเศรษฐกิจวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม