



Training & Seminar

:: โลจิสติกส์กับปัญหาการคมนาคมของประเทศไทย ::

.. รายละเอียดการเข้าร่วมฟังปาฐกถาชุด " พระคุณของแหล่งเรียนมา " ในหัวข้อ " โลจิสติกส์กับปัญหาการคมนาคมของประเทศไทย " ณ ห้อง 105 อาคารมหาจุฬาลงกรณ์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย กรุงเทพฯ ในวันที่ศุกร์ที่ 25 มกราคม 2551 เวลา 13.00-16.30 น.

กำหนดการ

13.00-13.30 ลงทะเบียน

13.30-13.35 กล่าวเปิดการปาฐกถา โดย รศ . ดร. พูลศักดิ์ เพียรสุดม

รองผู้อำนวยการฝ่ายบริหาร สถาบันการขนส่ง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

13.35-16.00 ปาฐกถา เรื่อง " โลจิสติกส์กับปัญหาการคมนาคมของประเทศไทย "

ดร . จักรกฤษณ์ ดวงพิศตรา

ผู้อำนวยการกลุ่มงานพัฒนาและส่งเสริมระบบโลจิสติกส์ สำนักโลจิสติกส์การค้า กรมส่งเสริมการค้าระหว่าง

พาณิชย์

รศ . ดร. สมพงษ์ ศิริโสภณ

ผู้อำนวยการสถาบันการขนส่ง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ผู้ดำเนินรายการและตอบข้อซักถามพร้อม มอบของที่ระลึกแก่วิทยากร

.. **สาระสำคัญ** หัวข้อ "โลจิสติกส์กับปัญหาการคมนาคมของประเทศไทย" มีสาระสำคัญสรุปได้ ดังนี้
ดร . จักรกฤษณ์ ดวงพิศตรา

สภาพข้อเท็จจริงทั่วไปและปัญหาคมนาคมและโลจิสติกส์

- หากเทียบกับประเทศที่พัฒนาแล้ว ไทยมีต้นทุนด้านโลจิสติกส์สูง
 - อาหารทะเล มีต้นทุนประมาณ 6 %
 - สินค้าสิ่งทอ ผลไม้ ผลิตภัณฑ์ยานยนต์ ยางพารา มีต้นทุนประมาณ 15 -16 %
 - ผลิตภัณฑ์เกษตร มีต้นทุนประมาณ 19 %
- ต้นทุนส่วนใหญ่เป็นต้นทุนค่าขนส่งและสินค้าคงคลัง ส่วนที่เหลือเป็นต้นทุนอื่นๆ เช่น ต้นทุนบรรจุภัณฑ์ การบริหารคำสั่งซื้อ เป็นต้น
- กลไกการทำงานของภาครัฐ
 - ปัจจุบันยังไม่มีเจ้าภาพกลางในการพัฒนาโลจิสติกส์ทำให้เกิดปัญหาไม่มีการบูรณาการ เป้าหมาย แผนงาน / โครงการและงบประมาณ
- ศักยภาพการจัดการโลจิสติกส์ในภาคธุรกิจ
 - ภาคธุรกิจทั้งหมดผู้ให้บริการและผู้ให้บริการโลจิสติกส์ (Logistics Services Provider LSP) ยังขาด Know How เรื่องการนำแนวคิด Logistics ไปปฏิบัติจริง
 - ที่ผ่านมามีหน่วยงานภาครัฐยังขาดการใช้มาตรการที่ช่วยยกระดับความสามารถของ LSP อย่างแท้จริง

กฎ ระเบียบและบริการของภาครัฐ

- ยังไม่มีเจ้าภาพกลางในการบูรณาการกฎระเบียบภาครัฐให้เอื้อต่อการจัดการโลจิสติกส์ อย่างมีประสิทธิภาพ เช่น กฎหมายศุลกากร/ สรรพากร กฎระเบียบกำหนดเวลาขนส่ง พิธีการทางการค้า
- หน่วยงานรัฐที่มีอำนาจผูกขาดการให้บริการสนับสนุนโลจิสติกส์ไม่ควรเรียกเก็บค่าธรรมเนียมมากเกินไปเนื่องจากผู้ใช้บริการไม่มีทางเลือก และรัฐไม่ควรแข่งขันกับเอกชนในการให้บริการโลจิสติกส์

โครงสร้างพื้นฐานและระบบสนับสนุนอื่นๆ

- ระบบขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบของไทยยังมีการเชื่อมโยงที่ไม่มีประสิทธิภาพ
- เส้นทางทางการค้าการขนส่งของไทยที่เชื่อมสู่ต่างประเทศยังมีจำกัด
- ขาดศูนย์กระจายสินค้าสำหรับสินค้าบางประเภท เช่น สินค้าเกษตร ทำให้ผู้ขนส่งสินค้าวางสูงเกินความเพื่อชดเชยการขาดทุนจากการไม่มีสินค้าที่พลิกกลับ
- ขาดแคลนบริการสนับสนุนเพื่อการจัดการโลจิสติกส์ เช่น ประกันภัยและประกันความเสี่ยงแบบครบวงจร ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ

โลจิสติกส์สำหรับสินค้ายุทธศาสตร์ (ข้าว ผักผลไม้)

- รัฐบาลเคยมีนโยบายผลักดันให้เปลี่ยนรูปแบบการขนส่งข้าวจากเดิมที่ใช้การขนส่งทางถนนมาเป็นทางน้ำ/ ราง แต่ยังคงขาดการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานอุปกรณ์อำนวยความสะดวก และระบบบริหารจัดการต่างๆอย่างเป็นรูปธรรม

- ขาดโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกในการจัดการโลจิสติกส์สำหรับผักและผลไม้ ทั้งคลังสินค้า ระบบขนส่งทางอากาศ และศูนย์บริการเบ็ดเสร็จที่จะช่วยลดระยะเวลาที่สินค้าผักผลไม้ (ซึ่งเป็นสินค้าที่เน่าเสียง่าย) ต้องเสียเวลารอคอยก่อนส่งมอบถึงมือลูกค้า
- สินค้าผักผลไม้ของไทยจำนวนมากยังไม่สามารถส่งออกได้เนื่องจากกฎระเบียบของคู่ค้า และความไม่มีประสิทธิภาพด้านการผลิต

โลจิสติกส์เพื่อการค้าระหว่างประเทศ

- ขาดการดำเนินการเชิงรุก ในการขยายประโยชน์ที่ไทยควรได้รับจากการมีโครงข่ายเชื่อมโยงทางการค้าและการขนส่งกับต่างประเทศ
- การเปิดเสรีการค้าสินค้าและบริการด้านโลจิสติกส์ทำให้ LSP ไทยต้องปรับตัวทั้งเชิงรับและเชิงรุก
- ยังขาดระบบ Single Window Entry และ One Stop Services สำหรับการอำนวยความสะดวกทางการค้าระหว่างประเทศ
- วิธีปฏิบัติในการบริหารเขตปลอดอากรของหน่วยงานต่างๆยังขาดความชัดเจน อีกทั้งค่าธรรมเนียมระบบจัดการภายในคลังสินค้าในนามบินสุวรรณภูมิมีค่าสูงเกินกว่ามูลค่าเพิ่มของการให้บริการแก่ลูกค้า

โครงการโลจิสติกส์ที่มีความสำคัญของภาครัฐ

Slow Win

1. โครงการเปลี่ยนรูปแบบการขนส่ง (Modal Shift) โดยเน้นการเปลี่ยนจากขนส่งทางถนนมาเป็นทางน้ำและทางราง
2. โครงการพัฒนาเส้นทางการค้าใหม่

- Logistics Corridor (NSEC / EWEC / SSEC)
- โครงการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ และพื้นที่ใหม่ของท่าเรือแหลมฉบัง

3. โครงการ Single Window เพื่อปรับปรุงระบบอำนวยความสะดวกทางการค้า
4. โครงการจัดทำเครือข่ายวิสาหกิจ (Cluster Formation) เพื่อสร้างระบบโซ่อุปทาน

Quick Win

1. โครงการฝึกอบรม สัมมนาและให้คำปรึกษาเพื่อพัฒนาความรู้ความเข้าใจและทักษะในการปฏิบัติงาน

ยุทธศาสตร์และแผนปฏิบัติการโลจิสติกส์ทางการค้า

Vision - ไทยมีระบบโลจิสติกส์และ LSP ที่มีประสิทธิภาพ สามารถแข่งขันได้ เพื่อสนับสนุนให้ไทยเป็นศูนย์กลางทางการค้าและการลงทุนของภูมิภาคอาเซียน โดยเฉพาะอินโดจีนและจีนตอนใต้

ยุทธศาสตร์ 1 : พัฒนาระบบอำนวยความสะดวกทางการค้า

ยุทธศาสตร์ 2 : ยกระดับให้บริการโลจิสติกส์และบริการเกี่ยวเนื่อง

ยุทธศาสตร์ 3 : เพิ่มศักยภาพการจัดการของผู้ให้บริการโลจิสติกส์และขยายเครือข่ายกระจาย สินค้า

ยุทธศาสตร์ 4 : เพิ่มศักยภาพการจัดการโลจิสติกส์สินค้ายุทธศาสตร์แบบครบวงจร

(ภายใต้การดูแลของคณะกรรมการโลจิสติกส์ทางการค้า)

การนำผลที่ได้รับจากการเข้าร่วมการประชุมวิชาการใช้ในการปฏิบัติงาน

เพื่อทราบปัญหาและแนวทางการแก้ไขจัดการเกี่ยวกับโลจิสติกส์และระบบคมนาคมขนส่งของ ไทยเพื่อพัฒนาโลจิสติกส์ให้มีประสิทธิภาพ โดยทางกลุ่มงานจะนำไปจัดทำฐานข้อมูลเพื่อเผยแพร่ต่อไป

.. เอกสารประกอบ

-

.. ผู้เข้าร่วม

- | | |
|--------------------------|-----------|
| 1. นางจงเดือน สุทธิรัตน์ | วิทยากร 7 |
| 2. นางอารียา สุขโต | วิทยากร 5 |



สำนักวิชาการ สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร
Webmaster: บชราภรณ์ อัครนิธิยานนท์

