

บทที่ 2

ภาพรวมและสถานะของธุรกิจบริการโลจิสติกส์ไทย

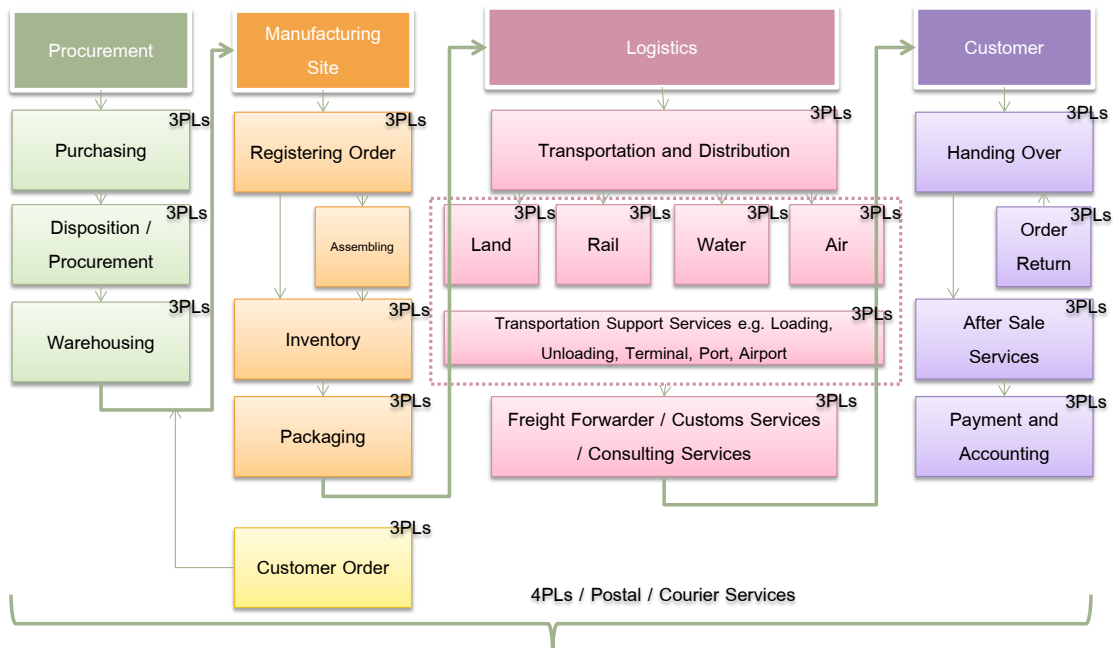
2.1. ขอบเขตและการจัดกลุ่มบริการโลจิสติกส์

การบริหารจัดการโลจิสติกส์ตามนิยามของ Council of Logistics Management คือการทำงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการวางแผน การดำเนินการ และการควบคุมการทำงานขององค์กร รวมทั้งการบริการจัดการข้อมูลและธุรกรรมทางการเงินที่เกี่ยวข้อง ให้เกิดการเคลื่อนย้าย การจัดเก็บ การรวบรวม การกระจายสินค้า วัตถุดิบ ชิ้นส่วนประกอบ และการบริการ ให้มีประสิทธิภาพ และประสิทธิผลสูงสุด โดยคำนึงถึงความต้องการและความพึงพอใจของลูกค้าเป็นสำคัญ

การบริหารจัดการโลจิสติกส์มีความเกี่ยวข้องกับบุคคลตั้งแต่ผู้ผลิตวัตถุดิบ โรงงานแปรรูป ผู้ค้าส่งค้าปลีก จนถึงผู้บริโภค ผ่านกิจกรรมหลักคือการขนส่ง การบริการสินค้าคงคลัง การสั่งซื้อ การบริการข้อมูลและกิจกรรมทางการเงินที่เกี่ยวข้อง และกิจกรรมเสริมคือการบริหารคลังสินค้า การดูแลสินค้า การจัดซื้อ การบรรจุหีบห่อ รวมถึงการบริหารความต้องการของลูกค้า

นอกเหนือจากกิจกรรมที่เกี่ยวข้องโดยตรงแล้ว กระบวนการดังกล่าวจะต้องอาศัยโครงสร้างพื้นฐานได้แก่ เครือข่ายการขนส่ง การคมนาคมสื่อสาร ข้อมูลและการเงิน รวมถึงมีปัจจัยที่กำกับและสนับสนุนอย่างกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง และขอบเขตมีความครอบคลุมทั้งภาครัฐและเอกชน ทั้งระดับท้องถิ่น ระดับประเทศ และระดับโลก ทั้งหมดนี้เพื่อนำไปสู่การสร้าง ความพึงพอใจให้แก่ลูกค้าโดยการบริหารจัดการที่มีประสิทธิภาพ

ภาพที่ 2-1: ห่วงโซ่อุปทานของอุตสาหกรรมโลจิสติกส์



ที่มา: ไบรอันเคฟ (ประเทศไทย) ประยุกต์จากNeubauer, Business Models in the Area of Logistics (2011)

หมายเหตุ: 3PLs = Third-party Logistics Providers หรือผู้ให้บริการโลจิสติกส์ภายนอกและ4PLs = Integrated Logistics Services Providers หรือผู้ให้บริการโลจิสติกส์ครบวงจร

ในการศึกษาี้ คณะผู้วิจัยจะเริ่มจากการกำหนดขอบเขตนิยามของธุรกิจให้บริการโลจิสติกส์ไทย โดยครอบคลุม TSIC ทั้งหมด 18 TSIC ด้วยกัน ดังแสดงในตารางที่ 2-1

ตารางที่ 2-1: ตารางแสดง TSIC ในขอบเขตของการศึกษา

| TSIC | กลุ่มธุรกิจ |
|-------|--|
| 60100 | การขนส่งทางรถไฟ |
| 60230 | การขนส่งสินค้าทางถนน |
| 60300 | การขนส่งทางระบบท่อลำเลียง |
| 61100 | การขนส่งทางทะเลและทะเลชายฝั่ง |
| 61200 | การขนส่งทางน้ำภายในประเทศ |
| 62100 | การขนส่งทางอากาศที่มีตารางเวลา |
| 62200 | การขนส่งทางอากาศที่ไม่มีตารางเวลา |
| 63009 | การขนส่งและขนถ่ายสินค้า รวมถึงคนโดยสาร |
| 63010 | การขนถ่ายสินค้า |
| 63020 | สถานที่เก็บสินค้าและการเก็บสินค้า |
| 63031 | บริการเสริมการขนส่งทางบก |
| 63032 | บริการเสริมการขนส่งทางน้ำ |

| TSIC | กลุ่มธุรกิจ |
|-------|--|
| 63033 | บริการเสริมการขนส่งทางอากาศ |
| 63091 | การบรรจุหีบห่อเพื่อการขนส่ง |
| 63098 | โลจิสติกส์(Logistics) |
| 63099 | บริการอื่นๆ ซึ่งเกี่ยวเนื่องกับการขนส่ง |
| 64110 | บริการทางไปรษณีย์ของรัฐ |
| 64120 | บริการทางไปรษณีย์ภัณฑ์และพัสดุภัณฑ์โดยภาคเอกชน |

การศึกษาธุรกิจโลจิสติกส์ในรายงานฉบับนี้จะมีการแบ่งกลุ่มตามที่สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) ได้กำหนดไว้ดังต่อไปนี้

- **กลุ่มที่ 1** การขนส่งสินค้า (Freight Transportation and Forwarding) ซึ่งครอบคลุมงานทางโลจิสติกส์ที่เกี่ยวข้องกับการให้บริการด้านการขนส่งสินค้าทั้งภายในและส่งออกนอกประเทศ ในรูปแบบต่างๆ ทั้งทางถนน ทางรถไฟ ทางทะเล และทางอากาศ ประกอบไปด้วย TSIC 60100 60230 60300 61100 61200 62100 62200 63009 และ 63010
- **กลุ่มที่ 2** การจัดเก็บสินค้า ดูแล และบริหารคลังสินค้า และการให้บริการติดฉลากสินค้าหรือบริการด้านบรรจุภัณฑ์ (Warehousing/Inventory Management and Packing) รวมทั้งการกระจายสินค้าประกอบไปด้วย TSIC 63020 และ 63091
- **กลุ่มที่ 3** การให้บริการด้านพิธีการต่างๆ ที่เกี่ยวกับงานโลจิสติกส์ (Non-Asset Based Logistics Services) ครอบคลุมงานพิธีการศุลกากร งานเอกสารต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการนำเข้าหรือส่งออกสินค้าประกอบไปด้วย TSIC 63099
- **กลุ่มที่ 4** การให้บริการงานโลจิสติกส์ที่เกี่ยวข้องกับการให้บริการเสริมเช่นด้านเทคโนโลยีสารสนเทศและงานที่ปรึกษาด้านโลจิสติกส์ (Information and Communication Technology / Consulting) ประกอบไปด้วย TSIC 63098 63031 63032 และ 63033
- **กลุ่มที่ 5** การให้บริการพัสดุและไปรษณีย์ภัณฑ์ (Courier and Postal Services) เป็นการให้บริการเกี่ยวกับการจัดส่งทั้งภายในและภายนอกประกอบไปด้วย TSIC 64110 และ 64120

2.2. บทบาทและความสำคัญของบริการโลจิสติกส์ต่อการเติบโตทางเศรษฐกิจของไทย

หากมองในระดับประเทศแล้วเป้าหมายหลักของการพัฒนาประเทศคือจะต้องมีการพัฒนาอย่างยั่งยืนวิธีที่จะนำไปสู่การบรรลุเป้าหมายดังกล่าวนั้นประกอบไปด้วยหลายด้านด้วยกัน ได้แก่ความสามารถในการแข่งขันความสมดุลของสิ่งแวดล้อมด้านต่าง ๆ คุณภาพชีวิตที่ดีของประชากรความมั่นคงทางการเมืองความมั่นคงทางเศรษฐกิจของประเทศและกรอบการดำเนินงานเชิงสถาบันที่ทันสมัย

ในมิติของความสามารถทางการแข่งขันของประเทศนั้นความสามารถทางด้านเศรษฐกิจและการดำเนินธุรกิจที่จะผลิตสินค้าหรือบริการที่ตอบสนองต่อความต้องการของตลาดโลกนั้นเป็นส่วนสำคัญที่จะช่วยให้ความสามารถทางการแข่งขันของประเทศนั้นแข็งแกร่งได้โดยประชากรของประเทศจะมีคุณภาพชีวิตที่ได้มาตรฐานที่ดีขึ้นและยั่งยืนได้ในระยะยาวโดยการจะทำให้เกิดความสามารถในการแข่งขันนั้นการบริการจัดการโลจิสติกส์ของประเทศเป็นสิ่งสำคัญต่อการลดต้นทุนทางธุรกิจและเพิ่มกำไรให้กับธุรกิจไทยได้การจัดการโลจิสติกส์ภายในองค์กรที่มีประสิทธิภาพรวมถึงการจัดการความต้องการของลูกค้าการจัดซื้อจัดหาไหลเวียนของวัตถุดิบการจัดการสินค้าระหว่างผลิตสินค้าสำเร็จรูปการขนส่งรวมถึงข้อมูลข่าวสารที่เกี่ยวข้องอย่างมีประสิทธิภาพก็จะช่วยเป็นเครื่องมือสำคัญที่ทำให้ผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องตลอดทั้ง Supply Chain มีความเข้มแข็งทำให้ธุรกรรมการค้าทั้งในและระหว่างประเทศมีความรวดเร็วลดต้นทุนช่วยขยายโอกาสทางการค้าในท้ายที่สุดสินค้าของไทยก็จะได้เปรียบในการแข่งขันบนเวทีโลกอย่างยั่งยืนสร้างการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจได้ในท้ายที่สุด

ประเทศไทยเองก็ได้เล็งเห็นถึงบทบาทและความสำคัญของภาคโลจิสติกส์ในการเป็นแรงขับเคลื่อนสำคัญในการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของผู้ประกอบการในภาคส่วนอื่น ๆ อันจะนำไปสู่การพัฒนาประเทศอย่างยั่งยืนจึงได้มีการวางแผนและกรอบนโยบายต่าง ๆ ออกมาเพื่อรองรับแนวคิดดังกล่าวตัวอย่างเช่นในระดับประเทศที่ผ่านมาสำนักงานคณะกรรมการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติก็ได้มีการออกแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ พ.ศ. 2550-2554 และมีร่างแผนปฏิบัติการพัฒนากำลังคนด้านโลจิสติกส์ พ.ศ. 2551-2554 เป็นต้นและในปัจจุบันก็ได้มีการร่างแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ พ.ศ. 2555-2559 อยู่

2.3. ข้อมูลพื้นฐานธุรกิจโลจิสติกส์ไทย

ในส่วนของคุณข้อมูลพื้นฐานของธุรกิจโลจิสติกส์ไทยคณะผู้วิจัยจะทำการศึกษาในประเด็นสำคัญได้แก่ข้อมูลโครงสร้างธุรกิจอันได้แก่จำนวนนิติบุคคลที่จดทะเบียนกับกรมพัฒนาธุรกิจการค้าทุนจดทะเบียนการกระจายตัวของธุรกิจข้อมูลทางภูมิศาสตร์ข้อมูลของมูลค่าเศรษฐกิจเช่นขนาดสินทรัพย์รวมขนาดรายได้หลักรวมแนวโน้มการเจริญเติบโตส่วนแบ่งตลาดรวมถึงข้อมูลทางด้านการตลาดด้านการเงินและการลงทุนการจ้างงานคู่ค้าทางธุรกิจรวมถึงกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจโลจิสติกส์ของไทยปัญหาและอุปสรรคในการดำเนินธุรกิจและการวิเคราะห์ SWOT

2.3.1. โครงสร้างธุรกิจและข้อมูลด้านภูมิศาสตร์

หากพิจารณาในแง่ของโครงสร้างธุรกิจพบว่าส่วนใหญ่ผู้ประกอบการไทยประกอบธุรกิจโลจิสติกส์ประเภทการขนส่งสินค้าหรือกลุ่มที่1เป็นหลักโดยมีจำนวนผู้จดทะเบียนรวม 11,272 รายคิดเป็นร้อยละ 64.86ของจำนวนผู้จดทะเบียนในธุรกิจโลจิสติกส์ทั้งหมดเพิ่มจากปี 2550ที่มีจำนวนผู้จดทะเบียน 9,523รายคิดเป็นอัตราการเจริญเติบโตเฉลี่ยต่อปีที่ร้อยละ 4.31ต่อปีในส่วนของทุนจดทะเบียนนั้นกลุ่มที่ 1มีทุนจดทะเบียนมากที่สุดโดยมีทุนจดทะเบียนในปี 2554ทั้งสิ้น 151,213ล้านบาทโดยลดลงจากปี 2550ที่มีทุนจดทะเบียนรวมทั้งสิ้น 156,310ล้านบาทหรือคิดเป็นอัตราการเจริญเติบโตเฉลี่ยปีละร้อยละ -0.83ร้อยละเอ็ดสามารถศึกษาได้ในตารางที่ 2-2

หากพิจารณาในราย TSIC พบว่าธุรกิจโลจิสติกส์ที่มีจำนวนบริษัทจดทะเบียนกับกรมพัฒนาธุรกิจการค้ามากเป็นอันดับหนึ่งในปี 2554คือธุรกิจการขนส่งสินค้าทางถนน (TSIC 60230)โดยมีจำนวนผู้จดทะเบียนรวม 5,292รายในปี 2554หรือคิดเป็นร้อยละ 30.44ของธุรกิจโลจิสติกส์ที่จดทะเบียนทั้งหมด 17,378 ราย โดยเพิ่มขึ้นจากปี 2550ที่มีจำนวนผู้จดทะเบียนธุรกิจที่ 5,268บริษัทหรือคิดเป็นอัตราการเจริญเติบโตเฉลี่ยต่อปีที่ร้อยละ 0.11มีทุนจดทะเบียนรวมทั้งสิ้น 33,529ล้านบาทเพิ่มขึ้นจากปี 2550ที่มีทุนจดทะเบียนรวม 32,613ล้านบาทคิดเป็นอัตราการเจริญเติบโตเฉลี่ยร้อยละ 0.69ต่อปีตามมาด้วยอันดับสอง คือธุรกิจการขนส่งและขนถ่ายสินค้ารวมถึงคนโดยสาร (TSIC 63009)ที่มีจำนวนผู้จดทะเบียนรวม4,976รายในปี2554หรือคิดเป็นร้อยละ28.62ของธุรกิจโลจิสติกส์ทั้งประเทศเพิ่มขึ้นจากปี 2550ที่มีผู้จดทะเบียนจำนวน 2,895รายคิดเป็นอัตราการเจริญเติบโตเฉลี่ยต่อปีที่ร้อยละ 14.50มีทุนจดทะเบียนรวมทั้งสิ้น 26,798ล้านบาทลดลงจากปี2550ที่มีทุนจดทะเบียนรวม29,721ล้านบาทคิดเป็นอัตราการเจริญเติบโตเฉลี่ยร้อยละ -2.56ต่อปีและตามมาด้วย ธุรกิจบริการอื่นๆที่เกี่ยวข้องกับการขนส่ง (TSIC 63099)โดยมี

จำนวนธุรกิจที่ 3,672รายลดลงจากปี 2550ที่4,592รายหรือคิดเป็นอัตราการเจริญเติบโตเฉลี่ยต่อปีที่ ร้อยละ -5.44มีทุนจดทะเบียนรวม 14,492ล้านบาทในปี 2554โดยลดลงจากปี 2550ที่16,445คิดเป็น อัตราการเจริญเติบโตเฉลี่ยที่ร้อยละ -3.11ต่อปีรายละเอียดสามารถศึกษาได้ในตารางที่ 1ใน ภาคผนวก1

หากพิจารณาในแง่ของการกระจายตัวทางภูมิศาสตร์พบว่าธุรกิจส่วนใหญ่จดทะเบียน ธุรกิจในจังหวัดกรุงเทพมหานครโดยในปี 2554มีจำนวนนิติบุคคลผู้ให้บริการโลจิสติกส์จดทะเบียน รวมทั้งสิ้น 7,872บริษัทคิดเป็นร้อยละ 45.30ของจำนวนธุรกิจโลจิสติกส์ทั่วประเทศโดยมีทุนจด ทะเบียนรวม 177,431,930,859ล้านบาทรายละเอียดสามารถศึกษาได้ในตารางที่ 2-2สำหรับ ประเภทของธุรกิจโลจิสติกส์ที่มีการจดทะเบียนมากที่สุดในกรุงเทพมหานครนั้นคือธุรกิจประเภท บริการอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการขนส่ง (TSIC 63099)โดยมีจำนวนธุรกิจที่จดทะเบียนทั้งสิ้น 2,436บริษัทมีจำนวนทุนจดทะเบียนรวม10,908ล้านบาทตามมาด้วย ธุรกิจการขนส่งและขนถ่าย สินค้ารวมถึงคนโดยสาร (TSIC 63009)โดยมีจำนวนผู้จดทะเบียน 1,933รายและทุนจดทะเบียน รวม16,994ล้านบาทและธุรกิจประเภทการขนส่งสินค้าทางถนน (TSIC 60230)ที่มีจำนวนผู้จด ทะเบียนรวม 1,665รายทุนจดทะเบียนรวม 8,875ล้านบาทรายละเอียดสามารถศึกษาได้ในตารางที่ 2ในภาคผนวก1

หากพิจารณาการกระจายตัวของธุรกิจในแต่ละภาคพบว่าภาคกลาง (ยกเว้น กรุงเทพมหานคร) มีธุรกิจโลจิสติกส์ที่มีการจดทะเบียนมากที่สุดคือ ธุรกิจประเภทการขนส่ง สินค้าทางถนน (TSIC 60230)ที่มีจำนวนผู้จดทะเบียนรวม 1,636รายทุนจดทะเบียนรวม 18,177 ล้านบาทตามมาด้วย ธุรกิจการขนส่งและขนถ่ายสินค้ารวมถึงคนโดยสาร (TSIC 63009)โดยมี จำนวนผู้จดทะเบียน 1,463รายและทุนจดทะเบียนรวม 5,113ล้านบาทและธุรกิจประเภท บริการ อื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการขนส่ง (TSIC 63099)โดยมีจำนวนธุรกิจที่จดทะเบียนทั้งสิ้น 672บริษัทมี จำนวนทุนจดทะเบียนรวม2,277ล้านบาทรายละเอียดสามารถศึกษาได้ในตารางที่ 3ในภาคผนวก1

ภาคเหนือมีธุรกิจโลจิสติกส์ที่มีธุรกิจโลจิสติกส์ที่มีการจดทะเบียนมากที่สุดคือ ธุรกิจ ประเภทการขนส่งสินค้าทางถนน (TSIC60230)ที่มีจำนวนผู้จดทะเบียนรวม 233ราย ทุนจด ทะเบียนรวม 669 ล้านบาท ตามมาด้วย ธุรกิจการขนส่งและขนถ่ายสินค้ารวมถึงคนโดยสาร (TSIC 63009)โดยมีจำนวนผู้จดทะเบียน 139รายและทุนจดทะเบียนรวม 352ล้านบาท และธุรกิจ ประเภทบริการอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการขนส่ง (TSIC 63099)โดยมีจำนวนธุรกิจที่จดทะเบียน ทั้งสิ้น 88 บริษัท มีจำนวนทุนจดทะเบียนรวม 115 ล้านบาท รายละเอียดสามารถศึกษาได้ใน ตารางที่ 4ในภาคผนวก 1

ภาคตะวันออกเฉียงเหนือมีธุรกิจโลจิสติกส์ที่มีการจดทะเบียนมากที่สุดคือ ธุรกิจประเภทการขนส่งสินค้าทางถนน (TSIC 60230) ที่มีจำนวนผู้จดทะเบียนรวม 380 รายทุนจดทะเบียนรวม 984 ล้านบาทตามาด้วย ธุรกิจการขนส่งและขนถ่ายสินค้ารวมถึงคนโดยสาร (TSIC 63009) โดยมีจำนวนผู้จดทะเบียน 278 รายและทุนจดทะเบียนรวม 816 ล้านบาทและ ธุรกิจประเภทบริการอื่นๆที่เกี่ยวข้องกับการขนส่ง (TSIC 63099) โดยมีจำนวนธุรกิจที่จดทะเบียนทั้งสิ้น 64 บริษัทที่มีจำนวนทุนจดทะเบียนรวม 274 ล้านบาทรายละเอียดสามารถศึกษาได้ในตารางที่ 5 ในภาคผนวก 1

ภาคตะวันออกมีธุรกิจโลจิสติกส์ที่มีการจดทะเบียนมากที่สุดคือธุรกิจประเภท การขนส่งและขนถ่ายสินค้ารวมถึงคนโดยสาร (TSIC 63009) โดยมีจำนวนผู้จดทะเบียน 769 รายและทุนจดทะเบียนรวม 2,763 ล้านบาทตามาด้วยธุรกิจประเภท ธุรกิจประเภทการขนส่งสินค้าทางถนน (TSIC 60230) โดยมีจำนวนธุรกิจที่จดทะเบียนทั้งสิ้น 737 บริษัท มีจำนวนทุนจดทะเบียนรวม 2,519 ล้านบาท และ บริการอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับการขนส่ง (TSIC 63099) ที่มีจำนวนผู้จดทะเบียนรวม 199 ราย ทุนจดทะเบียนรวม 591 ล้านบาท รายละเอียดสามารถศึกษาได้ในตารางที่ 6 ในภาคผนวก 1

ภาคตะวันตกมีธุรกิจโลจิสติกส์ที่มีธุรกิจโลจิสติกส์ที่มีการจดทะเบียนมากที่สุดคือ ธุรกิจประเภทการขนส่งสินค้าทางถนน (TSIC 60230) ที่มีจำนวนผู้จดทะเบียนรวม 175 ราย ทุนจดทะเบียนรวม 523 ล้านบาท ตามาด้วย ธุรกิจการขนส่งและขนถ่ายสินค้ารวมถึงคนโดยสาร (TSIC 63009) โดยมีจำนวนผู้จดทะเบียน 92 รายและทุนจดทะเบียนรวม 169 ล้านบาท และธุรกิจประเภทบริการอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับการขนส่ง (TSIC 63099) โดยมีจำนวนธุรกิจที่จดทะเบียนทั้งสิ้น 29 บริษัท มีจำนวนทุนจดทะเบียนรวม 35 ล้านบาท รายละเอียดสามารถศึกษาได้ในตารางที่ 7 ในภาคผนวก 1

ภาคใต้มีธุรกิจโลจิสติกส์ที่มีธุรกิจโลจิสติกส์ที่มีการจดทะเบียนมากที่สุดคือ ธุรกิจประเภทการขนส่งสินค้าทางถนน (TSIC 60230) ที่มีจำนวนผู้จดทะเบียนรวม 464 ราย ทุนจดทะเบียนรวม 1,784 ล้านบาท ตามาด้วย ธุรกิจการขนส่งและขนถ่ายสินค้ารวมถึงคนโดยสาร (TSIC 63009) โดยมีจำนวนผู้จดทะเบียน 300 รายและทุนจดทะเบียนรวม 618 ล้านบาท และธุรกิจประเภทบริการอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับการขนส่ง (TSIC 63099) โดยมีจำนวนธุรกิจที่จดทะเบียนทั้งสิ้น 182 บริษัท มีจำนวนทุนจดทะเบียนรวม 290 ล้านบาท รายละเอียดสามารถศึกษาได้ในตารางที่ 8 ในภาคผนวก 1

นอกจากการศึกษาการกระจายตัวของธุรกิจรายภูมิภาคแล้ว คณะผู้วิจัยยังได้มีการศึกษาการกระจายตัวของธุรกิจรายสาขาตามขนาดของธุรกิจ กล่าวคือในแต่ละกลุ่มธุรกิจจะมีการศึกษาว่าสัดส่วนร้อยละ 20 ของธุรกิจขนาดใหญ่จะมีสินทรัพย์รวมและรายรับรวมเท่าไรเมื่อเปรียบเทียบกับธุรกิจทั้งหมดในแต่ละสาขา จากภาพที่ 2-2 จะเห็นได้ว่าในแต่ละสาขา ธุรกิจที่มีขนาดใหญ่ที่สุดและรายรับรวมมากที่สุดร้อยละ 20 แรกในแต่ละสาขานั้น เกือบทั้งหมดมีขนาดของสินทรัพย์รวมและรายรับหลักรวมคิดเห็นสัดส่วนที่เกินกว่าร้อยละ 80 ทั้งสิ้น ยกเว้นธุรกิจการขนส่งทางทะเลและทะเลชายฝั่ง (TSIC 61100) ที่มีการกระจุกตัวของสินทรัพย์และรายได้หลักที่ต่ำกว่าระดับร้อยละ 80 เหล่านี้แสดงให้เห็นถึงการกระจุกตัวของบริษัทรายใหญ่จำนวนน้อย และส่วนใหญ่แล้วบริษัทในอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ไทยมีขนาดเล็ก

ตารางที่ 2-2: ตารางแสดงจำนวนนิติบุคคลจดทะเบียนและทุนจดทะเบียนรวมในธุรกิจโลจิสติกส์ของไทย เปรียบเทียบปี 2550 และปี 2554 จำแนกตามเกณฑ์ของ สศช.

| กลุ่มธุรกิจตามการเกณฑ์ของ สศช. | ปี 2554 | | ปี 2550 | | อัตราการเปลี่ยนแปลงเฉลี่ยในช่วงปี 2550 - 2554 | |
|--------------------------------|----------------|---------------------------|----------------|---------------------------|---|---------------|
| | จำนวนนิติบุคคล | ทุนจดทะเบียนหน่วย:ล้านบาท | จำนวนนิติบุคคล | ทุนจดทะเบียนหน่วย:ล้านบาท | จำนวนนิติบุคคล | ทุนจดทะเบียน |
| กลุ่มที่ 1 | 11,272 | 151,213 | 9,523 | 156,310 | 4.31% | -0.83% |
| กลุ่มที่ 2 | 1,121 | 35,710 | 1,462 | 35,495 | -6.42% | 0.15% |
| กลุ่มที่ 3 | 3,672 | 14,492 | 4,592 | 16,445 | -5.44% | -3.11% |
| กลุ่มที่ 4 | 1,060 | 73,800 | 1,460 | 71,373 | -7.54% | 0.84% |
| กลุ่มที่ 5 | 253 | 1,546 | 203 | 1,508 | 5.66% | 0.62% |
| รวม | 17,378 | 276,761 | 17,240 | 281,132 | 0.21% | -0.39% |

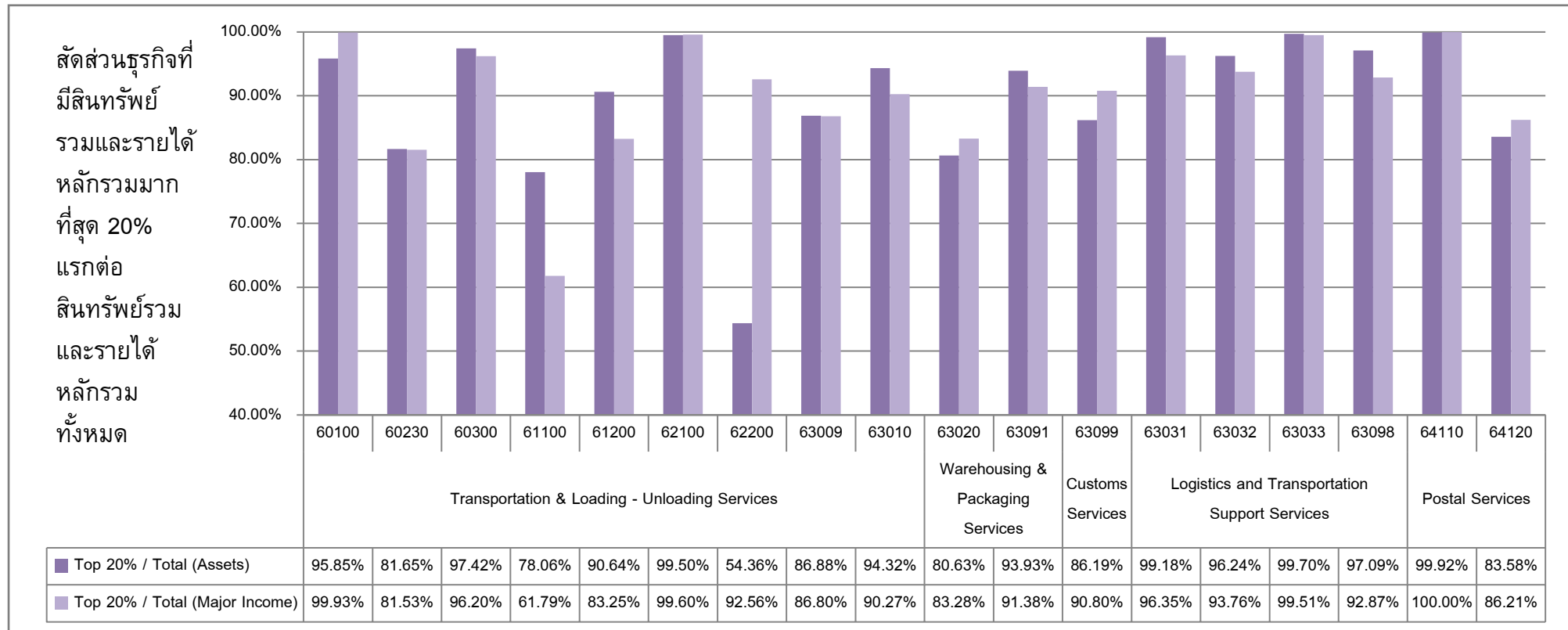
ที่มา: ฐานข้อมูลของกรมพัฒนาธุรกิจการค้าและการคำนวณโดยคณะผู้วิจัย

ตารางที่ 2-3: ตารางแสดงจำนวนนิติบุคคลจดทะเบียนและทุนจดทะเบียนรวมในธุรกิจ
โลจิสติกส์ของไทยรายภูมิภาค ณ ปี 2554

| ภาค | จำนวนนิติบุคคล | ทุนจดทะเบียนรวม (บาท) |
|-----------------------|----------------|------------------------|
| กรุงเทพมหานคร | 7,872 | 177,431,930,859 |
| ภาคกลาง(.ยกเว้น กทม) | 4,508 | 52,677,945,159 |
| ภาคเหนือ | 581 | 2,507,160,990 |
| ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ | 847 | 2,805,537,000 |
| ภาคตะวันออก | 2,024 | 23,602,823,770 |
| ภาคตะวันตก | 346 | 852,278,357 |
| ภาคใต้ | 1,200 | 16,914,132,640 |
| รวม | 17,378 | 276,761,708,775 |

ที่มา: ฐานข้อมูลของกรมพัฒนาธุรกิจการค้าและการคำนวณโดยคณะผู้วิจัย

ภาพที่ 2-2: สัดส่วนธุรกิจที่มีสินทรัพย์รวมและรายได้หลักรวมมากที่สุดร้อยละ 20 ต่อทั้งหมดในปี 2554



ที่มา:ฐานข้อมูลของกรมพัฒนาธุรกิจการค้าและการคำนวณโดยคณะผู้วิจัย

2.3.2. มูลค่าทางเศรษฐกิจข้อมูลทางการตลาดการเงินและการลงทุนการจ้างงานในอุตสาหกรรมโลจิสติกส์และค้ำสำคัญของธุรกิจโลจิสติกส์ไทย

2.3.2.1. มูลค่าทางเศรษฐกิจและข้อมูลทางการตลาดแนวโน้มการเติบโตส่วนแบ่งการตลาด

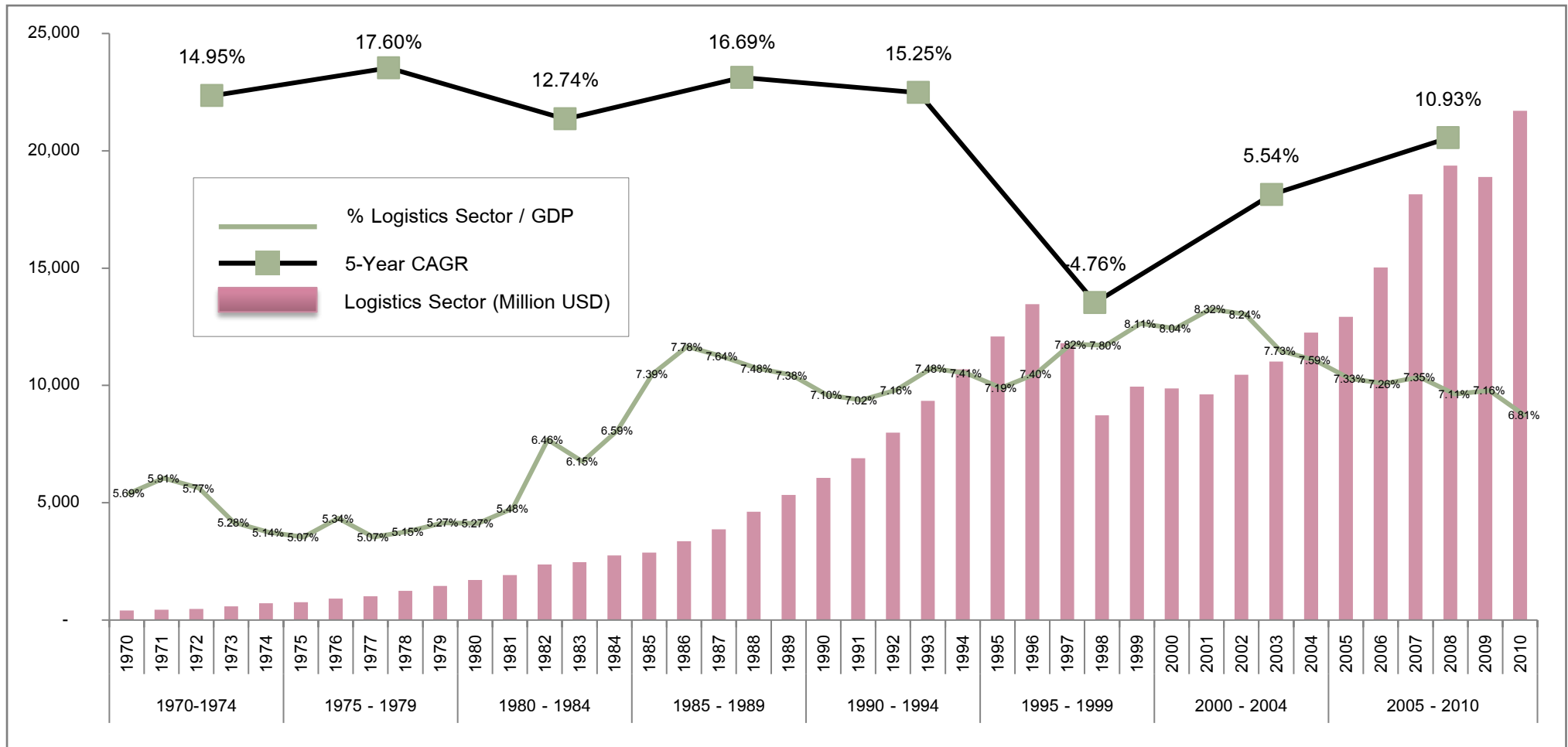
จากฐานข้อมูลของ UNCTAD พบว่าภาคโลจิสติกส์ของไทยตั้งแต่ปี 2513จนถึงปี2553มีอัตราการเจริญเติบโตที่เพิ่มขึ้นแต่ในอัตราที่ลดลงโดยเฉพาะในช่วงปี 2538ถึงปี2542ที่มีอัตราการเจริญเติบโตที่ติดลบอันเนื่องมาจากวิกฤติเศรษฐกิจของไทยในช่วงปี 2540ทำให้เศรษฐกิจมหภาคในภาพรวมและภาคโลจิสติกส์หดตัวอย่างรุนแรงอย่างไรก็ตามในช่วง 10ปีหลังมีการเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องสาเหตุหนึ่งคือจากความตกลงการค้าเสรีระหว่างประเทศที่ทำให้มีมูลค่าการค้าและการให้บริการระหว่างประเทศที่เพิ่มมากขึ้นทำให้บริการโลจิสติกส์เพิ่มขึ้นส่งผลต่อมูลค่าของภาคโลจิสติกส์ที่เพิ่มขึ้นอย่างมากสิ่งที่น่าสังเกตอีกประการหนึ่งคือสัดส่วนของภาคโลจิสติกส์ GDP ในช่วง 10ปีหลังนั้นลดลงอย่างต่อเนื่องทั้งนี้เนื่องมาจากการเปิดเสรีทางการค้าและการพัฒนาเศรษฐกิจในช่วงหลังทำให้มูลค่าของ GDP เพิ่มขึ้นเป็นอย่างมากและมีอัตราการเจริญเติบโตที่สูงกว่าอัตราการเจริญเติบโตของภาคโลจิสติกส์ทำให้สัดส่วนดังกล่าวลดลงภาพที่ 2-3จะแสดงรายละเอียดดังกล่าว

จากฐานข้อมูลของกรมพัฒนาธุรกิจการค้าและการคำนวณของคณะผู้วิจัยพบว่า ภาคโลจิสติกส์มีสินทรัพย์รวมเท่ากับ 1,001,633 ล้านบาท และมีรายรับหลักรวมเท่ากับ 645,2689 ล้านบาท ซึ่งมีอัตราการเจริญเติบโตเฉลี่ยต่อปีเพิ่มขึ้นจากปี 2550 ร้อยละ 3.35 และ 3.68 ตามลำดับ หากพิจารณาในแต่ละกลุ่มธุรกิจ พบว่ากลุ่มธุรกิจโลจิสติกส์ที่มีมูลค่าสินทรัพย์รวมในปี 2554 สูงที่สุดคือกลุ่มที่ 1 ภาคการขนส่งสินค้า โดยมีสินทรัพย์รวมทั้งสิ้น 590,412 ล้านบาท และมีรายรับหลักรวม 490,288 ล้านบาท คิดเป็นส่วนแบ่งตลาด (หรือสัดส่วนของรายรับหลักรวมของกลุ่มต่อรายรับหลักรวมของทั้งภาคธุรกิจโลจิสติกส์ทั้งหมด) ร้อยละ 75.98 มีแนวโน้มการเจริญเติบโตที่เพิ่มขึ้นเฉลี่ยต่อปีร้อยละ 4.03 และ 5.01 ต่อปี และมีส่วนแบ่งตลาดที่เพิ่มขึ้นร้อยละ 3.79

หากพิจารณาในแต่ละกลุ่มธุรกิจพบว่ากลุ่มธุรกิจที่มีอัตราการเจริญเติบโตของสินทรัพย์รวมและรายได้หลักรวมที่สูงที่สุดคือ กลุ่มที่ 4 การให้บริการงานโลจิสติกส์ที่เกี่ยวข้องกับการให้บริการเสริม เช่นด้านเทคโนโลยีสารสนเทศและงานที่ปรึกษาด้านโลจิสติกส์ซึ่งมีอัตราการเจริญเติบโตของสินทรัพย์รวมต่อปีที่ร้อยละ 4.04 มีการเติบโตของรายได้หลักรวมต่อปีที่ร้อยละ 10.44 และมีส่วนแบ่งการตลาดที่เพิ่มขึ้นร้อยละ 2.44 ในขณะที่กลุ่มที่ 3 หรือการให้บริการด้าน

วิธีการต่าง ๆ ที่เกี่ยวกับงานโลจิสติกส์ (Non-Asset Based Logistics Services) ครอบคลุมงานพิธีการศุลกากร งานเอกสารต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการนำเข้าหรือส่งออกสินค้า มีการหดตัวของสินทรัพย์รวมและรายรับหลักรวมมากที่สุด กล่าวคือมีอัตราการเจริญเติบโตเฉลี่ยต่อปีของสินทรัพย์รวมที่ร้อยละ -11.44 มีอัตราการเจริญเติบโตเฉลี่ยต่อปีของรายรับหลักรวมที่ร้อยละ -8.95 ต่อปี และส่วนแบ่งตลาดที่ลดลงร้อยละ 4.69 ตารางที่ 2-4 จะสรุปข้อมูลดังกล่าวอย่างละเอียด

ภาพที่ 2-3: แนวโน้มของภาคโลจิสติกส์ในภาพรวม สัดส่วนของภาคโลจิสติกส์ต่อ GDP และอัตราการเจริญเติบโตของภาคโลจิสติกส์ในแต่ละช่วงเวลาตั้งแต่ปี 2513 ถึง ปี 2553



ที่มา: UNCTAD และการคำนวณโดยคณะผู้วิจัย

หมายเหตุ: แกนตั้งแสดงมูลค่าของภาคโลจิสติกส์ของไทย หน่วยล้านเหรียญสหรัฐ ที่แสดงเป็นหน่วยล้านเหรียญสหรัฐนั้นเนื่องจากคณะผู้วิจัยต้องการเปรียบเทียบมูลค่าของภาคโลจิสติกส์โดยเปรียบเทียบกับประเทศอื่นๆ ที่อยู่ในขอบเขตของการศึกษา โดยการศึกษามูลค่าของภาคโลจิสติกส์ในประเทศอื่นๆ จะใช้สกุลเงินเดียวกันเพื่อง่ายต่อการเปรียบเทียบ

ตารางที่ 2-4: ตารางแสดงสินทรัพย์รวม รายรับหลักรวม และส่วนแบ่งการตลาดของ
อุตสาหกรรมโลจิสติกส์ในไทย เปรียบเทียบปี 2550 และปี 2554 จัดกลุ่มตาม สศช.

| กลุ่มธุรกิจ ตามการ เกณฑ์ ของส ศช. | ปี 2554 | | | ปี 2550 | | | การเปลี่ยนแปลงเฉลี่ยในช่วงปี 2550 - 2554 | | |
|---|--|---|-------------------------|------------------------------------|---|-------------------------|---|------------------------|-------------------------------|
| | สินทรัพย์ รวม (ล้าน บาท(* บาท(* | รายรับ หลัก รวม (ล้าน บาท(* | ส่วนแบ่ง ตลาด (%) | สินทรัพย์ รวม (ล้าน บาท(* | รายรับ หลัก รวม (ล้าน บาท(* | ส่วนแบ่ง ตลาด (%) | สินทรัพย์ รวม* | รายรับ หลัก รวม* | Δ ส่วน แบ่ง ตลาด (%) |
| กลุ่มที่ 1 | 590,412 | 490,288 | 75.98% | 504,125 | 403,139 | 72.19% | 4.03% | 5.01% | 3.79% |
| กลุ่มที่ 2 | 51,820 | 21,150 | 3.28% | 39,830 | 19,300 | 3.46% | 6.80% | 2.31% | -0.18% |
| กลุ่มที่ 3 | 29,900 | 44,400 | 6.88% | 48,600 | 64,600 | 11.57% | -11.44% | -8.95% | -4.69% |
| กลุ่มที่ 4 | 309,300 | 70,460 | 10.92% | 263,970 | 47,370 | 8.48% | 4.04% | 10.44% | 2.44% |
| กลุ่มที่ 5 | 20,200 | 18,970 | 2.94% | 21,400 | 24,000 | 4.30% | -1.43% | -5.71% | -1.36% |
| รวม | 1,001,633 | 645,268 | 100% | 877,925 | 558,410 | 100% | 3.35% | 3.68% | |

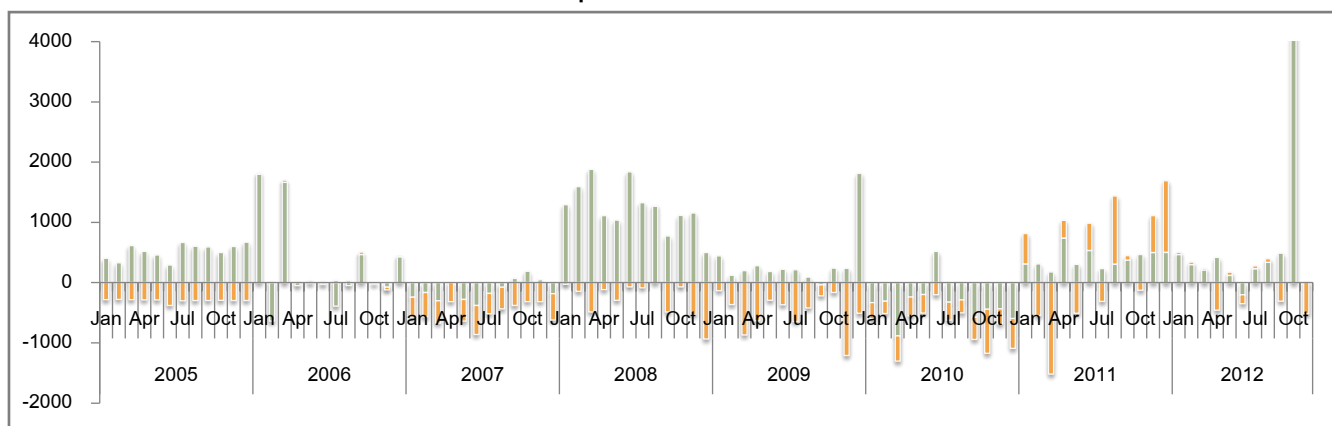
ที่มา: ฐานข้อมูลของกรมพัฒนาธุรกิจการค้าและการคำนวณโดยคณะผู้วิจัย

2.3.2.2. การเงินและการลงทุนในอุตสาหกรรมโลจิสติกส์

จากฐานข้อมูลของธนาคารแห่งประเทศไทยในส่วนของการลงทุนโดยตรงระหว่างประเทศพบว่า การลงทุนโดยตรงระหว่างประเทศเฉพาะในธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งและโลจิสติกส์นั้นเพิ่มมากขึ้นอย่างมีนัยสำคัญนับตั้งแต่ปี 2551 เป็นต้นมา ทั้งนี้อาจเนื่องมาจากการที่สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนได้ออกประกาศเพื่อการส่งเสริมการลงทุนว่าด้วยกิจการบริการและสาธารณูปโภค โดยกิจการดังกล่าวรวมถึง ศูนย์กระจายสินค้าระหว่างประเทศด้วยระบบที่ทันสมัย กิจการศูนย์จัดการจัดซื้อชิ้นส่วนและผลิตภัณฑ์ระหว่างประเทศ กิจการขนส่งท่าเรือ และกิจการเขตอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ฐานเศรษฐกิจ (ฐานเศรษฐกิจ , 2551) รายงานว่าปี 2550 มีประเภทกิจการด้านโลจิสติกส์ที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมโดยตรงและเป็นกิจการที่ปีโอไออนุมัติให้การส่งเสริมแล้วจำนวน 86 โครงการมูลค่าเงินลงทุน 15,932 ล้านบาทโดยมี 4 ประเภทกิจการที่เข้ามาขอรับการส่งเสริมประกอบด้วยประเภท 7.7 ศูนย์กระจายสินค้าระหว่างประเทศด้วยระบบที่ทันสมัยมีโครงการลงทุนที่ได้รับอนุมัติ 4 โครงการเงินลงทุน 831 ล้านบาทประเภทกิจการ 7.8 กิจการศูนย์จัดหาจัดซื้อชิ้นส่วนและผลิตภัณฑ์ระหว่างประเทศจำนวน 56 โครงการเงินลงทุน 4,249 ล้านบาทประเภทกิจการ 7.31 กิจการเขตอุตสาหกรรมโลจิสติกส์จำนวน 2 โครงการเงินลงทุน 5,050 ล้านบาทและกิจการขนส่งทางเรือจำนวน 24 โครงการเงินลงทุน 5,802 ล้านบาท ดังจะเห็นได้จากแผนภูมิแท่งสี่เหลี่ยมในภาพที่ 2- 4 ซึ่งแสดงให้เห็นถึงเงินลงทุนจากต่างประเทศที่เข้า

มาในประเทศไทย และในช่วงเวลาต่อมาเงินลงทุนก็ลดลงและกลับเข้ามาอีกครั้งตั้งแต่ปี 2554 เป็นต้นมา อาจเนื่องมาจากวิกฤติเศรษฐกิจโลกที่ทำให้ต่างชาติชะลอการลงทุนในประเทศไทย

ภาพที่ 2-4: มูลค่าการลงทุนโดยตรงจากต่างประเทศการลงทุนในต่างประเทศของบริษัทไทยในอุตสาหกรรมโลจิสติกส์



ที่มา: ธนาคารแห่งประเทศไทยหมายเหตุ: แกนตั้งแสดงมูลค่าการลงทุนโดยตรงจากต่างประเทศ (แผนภูมิแท่งสีเขียว) และมูลค่าการลงทุนโดยตรงของไทยไปต่างประเทศ (แท่งสีแดง) หน่วย: ล้านบาทสหรัฐ

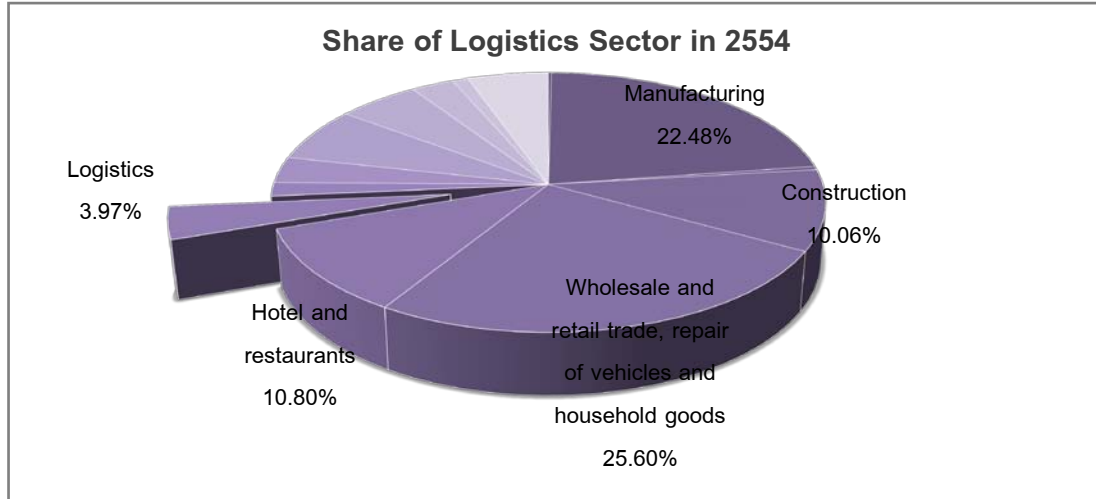
2.3.2.3. การจ้างงานในอุตสาหกรรมโลจิสติกส์

จำนวนการจ้างงานในอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ในปี 2554 มีจำนวนทั้งสิ้น 937,300 คน โดยคิดเป็นสัดส่วนของการจ้างงานต่อการจ้างงานทั้งประเทศที่ร้อยละ 2.44 และหากคิดเฉพาะสัดส่วนของการจ้างงานต่อการจ้างงานในภาคอุตสาหกรรมและภาคบริการแล้ว (โดยไม่คำนึงถึงการจ้างแรงงานในภาคเกษตร) ภาคโลจิสติกส์มีการจ้างแรงงานคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 3.97

อย่างไรก็ตามเมื่อวิเคราะห์ตัวเลขรวมและสัดส่วนการจ้างแรงงานในช่วงระยะเวลาตั้งแต่ปี 2544 ถึงปี 2554 พบว่าการจ้างแรงงานมีแนวโน้มที่ลดลงในระยะยาว โดยมีอัตราการเจริญเติบโตเฉลี่ย (CAGR) ที่ร้อยละ -0.69 ในขณะที่ภาคการจ้างงานอุตสาหกรรมและบริการรวมนั้นมียอดอัตราการเจริญเติบโตเฉลี่ยของการจ้างงานที่เพิ่มขึ้นที่ร้อยละ 2.82 ทั้งนี้เนื่องมาจากการที่ภาคอุตสาหกรรมโลจิสติกส์มีการใช้เทคโนโลยีในการให้บริการมากขึ้น เช่น ในส่วนของการบริหารจัดการคลังสินค้า การจัดเก็บข้อมูล ทำให้มีการทดแทนกันระหว่างแรงงานและเทคโนโลยี หรืออาจเนื่องมาจากการเคลื่อนย้ายแรงงานจากภาคโลจิสติกส์ไปสู่อุตสาหกรรมอื่น อันเนื่องมาจากการลดต้นทุนทางการขนส่งและต้นทุนที่เกี่ยวข้องอื่นที่คงความสามารถในการแข่งขันกับคู่แข่งทางธุรกิจ ทำให้แรงงานในอุตสาหกรรมนี้ได้รับผลกระทบนอกจากนั้นแล้วหากวิเคราะห์ในช่วงเวลาดังกล่าวพบว่าจำนวนการจ้างงานนั้นมีลักษณะที่เป็นไปตามวัฏจักรทางเศรษฐกิจ กล่าวคือ ในช่วง

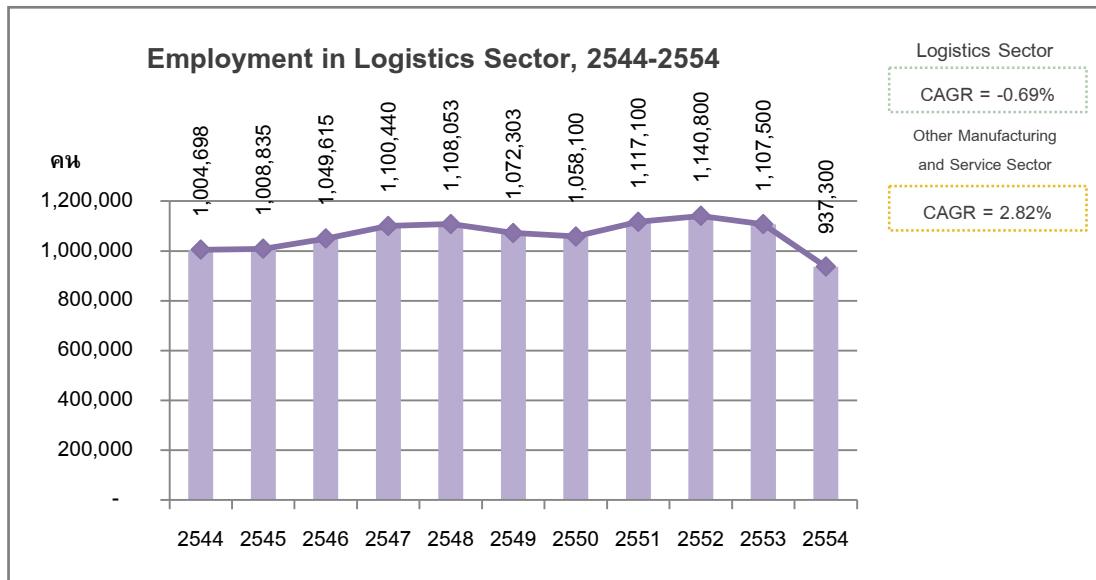
ที่เศรษฐกิจดี การจ้างงานก็จะเพิ่มขึ้น ในช่วงที่เศรษฐกิจไม่ดี การจ้างงานก็จะลดลง เรียกว่าการจ้างงานในอุตสาหกรรมนี้มีลักษณะที่เป็น Procyclicality หรือผันแปรตามวัฏจักรธุรกิจ

ภาพที่ 2-5: สัดส่วนการจ้างงานในอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ของไทยในปี 2554



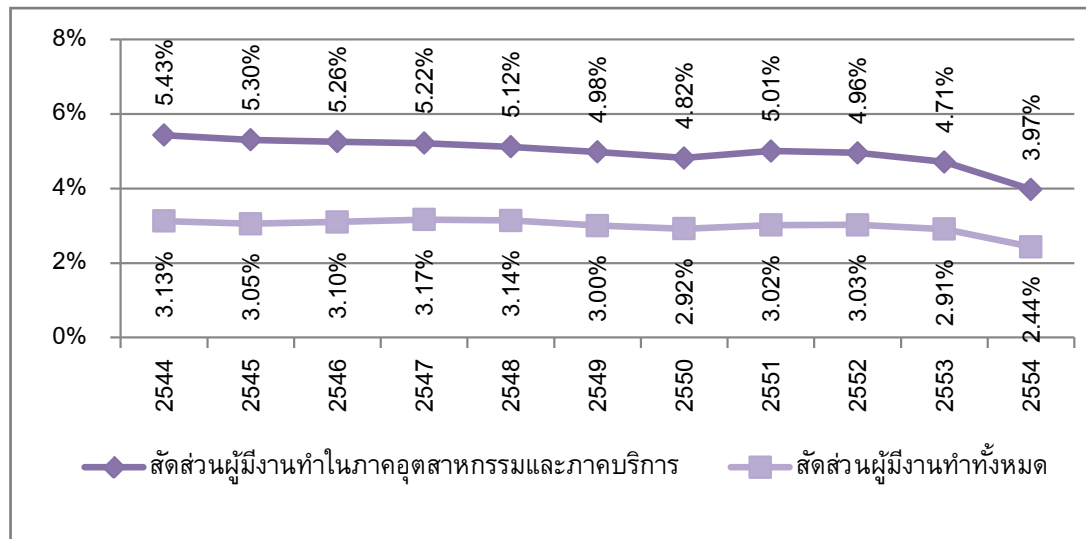
ที่มา: สำนักงานสถิติแห่งชาติและการคำนวณ

ภาพที่ 2-6: การจ้างงานในอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ของไทยตั้งแต่ปี 2544 ถึง ปี 2554



ที่มา: สำนักงานสถิติแห่งชาติและการคำนวณ

ภาพที่ 2-7: สัดส่วนการจ้างงานในอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ของไทยตั้งแต่ปี 2544 ถึง ปี 2554



ที่มา: สำนักงานสถิติแห่งชาติและการคำนวณ

นอกจากที่ได้กล่าวมา รายงานโลจิสติกส์ของประเทศไทยประจำปี 2554 (สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, 2555) ได้สรุปผลการสำรวจบุคลากรที่ปฏิบัติงานด้านโลจิสติกส์ไว้ว่าเฉพาะสถานประกอบการภาคการค้ามีบุคลากรที่ปฏิบัติงานด้านโลจิสติกส์จำนวนทั้งสิ้น 244,643 คน ในจำนวนนี้ส่วนใหญ่เป็นบุคลากรที่ปฏิบัติงานในตำแหน่งพนักงานคลังสินค้า จำนวน 102,995คน (ร้อยละ 42.1 ของบุคลากรที่ปฏิบัติงานด้านโลจิสติกส์ไว้ว่าเฉพาะสถานประกอบการภาคการค้า) รองลงมาเป็นบุคลากรที่ปฏิบัติงานในตำแหน่งพนักงานจัดส่งจำนวน 68,255คน (ร้อยละ 27.9) ส่วนบุคลากรที่ปฏิบัติงานด้านโลจิสติกส์ตำแหน่งผู้บริหารหรือผู้จัดการมีจำนวน 38,409คน (ร้อยละ 15.7) และตำแหน่งพนักงานจัดซื้อมีจำนวน 34,984คน (ร้อยละ 14.3) เมื่อพิจารณาตามระดับการศึกษาของพนักงานที่ปฏิบัติงานด้านโลจิสติกส์ พบว่าพนักงานจบการศึกษาระดับปริญญาตรีหรือสูงกว่ามีจำนวน 59,840 คน (ร้อยละ 24.5) ระดับ ปวช./ปวส. จำนวน 66,837 คน (ร้อยละ 27.3) ส่วนที่จบการศึกษาระดับอื่นๆ เช่น ต่ำกว่า ปวช. จำนวน 117,966 คน (ร้อยละ 48.2)

กิจกรรมด้านโลจิสติกส์ที่สถานประกอบการภาคการค้าว่าจ้างให้บุคคลหรือผู้ประกอบการภายนอกดำเนินการมากที่สุด คือ การจัดส่งสินค้า (ร้อยละ 41.5) รองลงมาได้แก่ พิธีการศุลกากร (ร้อยละ 22.8) ส่วนกิจกรรมจัดการคลังสินค้า การจัดการสินค้าคงคลัง และการบรรจุสินค้ามีสัดส่วนที่ใกล้เคียงกัน คือ ประมาณร้อยละ 14.5 12.6 และร้อยละ 11.5 ตามลำดับ

จากการสำรวจสถานประกอบการด้านสัดส่วนค่าตอบแทนบุคลากรที่ปฏิบัติงานด้านโลจิสติกส์ทั้งระดับผู้บริหารหรือผู้จัดการ และระดับปฏิบัติการ โดยสถานประกอบการ 1 แห่ง สามารถตอบได้มากกว่า 1 ตัวเลือก นั้น สามารถสรุปผลได้ดังนี้คือ

ในระดับผู้บริหารหรือผู้จัดการ เมื่อพิจารณาสัดส่วนค่าตอบแทนผลว่าสถานประกอบการส่วนใหญ่ (ร้อยละ 55.8) ให้ค่าตอบแทนบุคลากรในระดับผู้บริหารหรือผู้จัดการน้อยกว่าร้อยละ 10 ของรายจ่ายค่าจ้าง (Wage Expense) ทั้งหมด รองลงมาร้อยละ 45.8 สถานประกอบการให้ค่าตอบแทนบุคลากรระดับดังกล่าวระหว่างร้อยละ 10-20 ของรายจ่ายค่าจ้างทั้งหมดและสถานประกอบการร้อยละ 21.0 ให้ค่าตอบแทนระหว่างร้อยละ 21-30 ของรายจ่ายค่าจ้างทั้งหมดส่วนที่เหลืออีกประมาณร้อยละ 14.2 สถานประกอบการให้ค่าตอบแทนมากกว่าร้อยละ 30 ของรายจ่ายค่าจ้างทั้งหมด

ในระดับพนักงานระดับปฏิบัติการนั้น พบว่า สถานประกอบการส่วนใหญ่ (ร้อยละ 86.1) ให้ค่าตอบแทนบุคลากรระหว่างร้อยละ 10-20 ของรายจ่ายค่าจ้างทั้งหมด รองลงมาร้อยละ 73.0 ของสถานประกอบการให้ค่าตอบแทนบุคลากรน้อยกว่าร้อยละ 10 ของรายจ่ายค่าจ้างทั้งหมดในขณะที่สถานประกอบการร้อยละ 34.5 ให้ค่าตอบแทนระหว่างร้อยละ 21-30 ของรายจ่ายค่าจ้างทั้งหมดส่วนที่เหลืออีกประมาณร้อยละ 23.3 สถานประกอบการให้ค่าตอบแทนมากกว่าร้อยละ 30 ของรายจ่ายค่าจ้างทั้งหมด

อีกทั้งจากการสำรวจพบว่าสถานประกอบการส่วนใหญ่ยังไม่มียุทธศาสตร์ในการฝึกอบรมเกี่ยวกับงานด้านโลจิสติกส์ สำหรับสถานประกอบการที่ส่งบุคลากรเข้ารับการฝึกอบรมมีเพียงร้อยละ 20.4 ของจำนวนสถานประกอบการทั้งสิ้น ส่วนบุคลากรที่เข้ารับการฝึกอบรมและงบประมาณ/ค่าใช้จ่ายในการฝึกอบรมของสถานประกอบการนั้น พบว่า ในปี 2552 สถานประกอบการภาคการค้าทั่วประเทศมีบุคลากรที่เข้ารับการอบรมด้านโลจิสติกส์จำนวน 44,794 คนต่อปี โดยใช้งบประมาณ/ค่าใช้จ่ายในการฝึกอบรมประมาณ 1,804.8 บาทต่อคนต่อปี

2.3.2.4. คู่ค้าที่สำคัญ

จากการรวบรวมข้อมูลและสัมภาษณ์ผู้ประกอบการโลจิสติกส์ไทยพบว่า โดยส่วนใหญ่แล้วธุรกิจโลจิสติกส์ไทย โดยเฉพาะการขนส่งนั้นจะมีการให้บริการแก่ผู้ประกอบการในภาคอุตสาหกรรมและภาคการเกษตรของไทยเองเป็นส่วนใหญ่เนื่องจากเป็นผู้ประกอบการขนาด

เล็กและยังไม่เข้าไปให้บริการในต่างประเทศ อย่างไรก็ตามก็มีผู้ประกอบการจำนวนไม่น้อยที่ได้ให้บริการการขนส่งทางบกกับประเทศเพื่อนบ้านและต่างประเทศ

ในการศึกษาคู่ค้าที่สำคัญของโลจิสติกส์ไทยนั้น แม้ว่าจะไม่มีหน่วยงานใดที่รวบรวมสถิติดังกล่าวไว้อย่างชัดเจน แต่วิธีหนึ่งที่สามารถศึกษาได้นั้นคือการพิจารณาประเทศคู่ค้าสำคัญ โดยประเทศคู่ค้าสำคัญของไทยตามมูลค่าทางการค้านั้น ได้แก่ อาเซียน ญี่ปุ่น จีน และสหรัฐอเมริกา ประเทศคู่ค้าที่สำคัญ 20 อันดับแรกนั้น คณะผู้วิจัยได้สรุปไว้ในตารางที่ 2-5

ตารางที่ 2-5: ตารางแสดงคู่ค้าที่สำคัญของไทยในปี 2555

| อันดับ | ประเทศ | มูลค่าการค้า (ล้านเหรียญ สหรัฐ) | สัดส่วน มูลค่า การค้า | อันดับ | มูลค่าการ ส่งออก(ล้าน เหรียญสหรัฐ) | สัดส่วน มูลค่าการ ส่งออก | อันดับ | มูลค่าการ นำเข้า(ล้าน เหรียญสหรัฐ) | สัดส่วน มูลค่าการ นำเข้า |
|--------|---------------------------|---------------------------------------|-----------------------------|--------|--|--------------------------------|--------|--|--------------------------------|
| 1 | ญี่ปุ่น | 73,060 | 15.31% | 2 | 23,480 | 10.23% | 1 | 49,580 | 20.03% |
| 2 | จีน | 63,856 | 13.38% | 1 | 26,900 | 11.72% | 2 | 36,957 | 14.93% |
| 3 | สหรัฐอเมริกา | 35,690 | 7.48% | 3 | 22,786 | 9.93% | 5 | 12,904 | 5.21% |
| 4 | มาเลเซีย | 25,532 | 5.35% | 5 | 12,426 | 5.41% | 4 | 13,106 | 5.29% |
| 5 | อินโดนีเซีย | 19,297 | 4.04% | 6 | 11,209 | 4.88% | 9 | 8,087 | 3.27% |
| 6 | สิงคโปร์ | 18,668 | 3.91% | 7 | 10,836 | 4.72% | 10 | 7,832 | 3.16% |
| 7 | สหรัฐอเมริกา เอมิเรตส์ | 18,516 | 3.88% | 21 | 2,871 | 1.25% | 3 | 15,645 | 6.32% |
| 8 | ออสเตรเลีย | 15,209 | 3.19% | 8 | 9,763 | 4.25% | 13 | 5,446 | 2.20% |
| 9 | ฮ่องกง | 14,829 | 3.11% | 4 | 13,097 | 5.71% | 26 | 1,731 | 0.70% |
| 10 | เกาหลีใต้ | 13,758 | 2.88% | 13 | 4,779 | 2.08% | 6 | 8,980 | 3.63% |
| 11 | สวีตเซอร์แลนด์ | 12,400 | 2.60% | 11 | 5,084 | 2.22% | 11 | 7,315 | 2.95% |
| 12 | ไต้หวัน | 11,635 | 2.44% | 19 | 3,420 | 1.49% | 8 | 8,216 | 3.32% |
| 13 | ซาอุดีอาระเบีย | 11,042 | 2.31% | 23 | 2,801 | 1.22% | 7 | 8,240 | 3.33% |
| 14 | เวียดนาม | 9,674 | 2.03% | 9 | 6,688 | 2.91% | 18 | 2,986 | 1.21% |
| 15 | เยอรมนี | 9,585 | 2.01% | 18 | 3,609 | 1.57% | 12 | 5,976 | 2.41% |
| 16 | อินเดีย | 8,679 | 1.82% | 10 | 5,477 | 2.39% | 17 | 3,198 | 1.29% |
| 17 | ฟิลิปปินส์ | 7,585 | 1.59% | 12 | 4,861 | 2.12% | 20 | 2,724 | 1.10% |
| 18 | พม่า | 6,801 | 1.43% | 20 | 3,127 | 1.36% | 15 | 3,674 | 1.48% |

| อันดับ | ประเทศ | มูลค่าการค้า (ล้านเหรียญ สหรัฐ) | สัดส่วน มูลค่า การค้า | อันดับ | มูลค่าการ ส่งออก(ล้าน เหรียญสหรัฐ) | สัดส่วน มูลค่าการ ส่งออก | อันดับ | มูลค่าการ นำเข้า(ล้าน เหรียญสหรัฐ) | สัดส่วน มูลค่าการ นำเข้า |
|--------|---------------------|---------------------------------------|-----------------------------|--------|--|--------------------------------|--------|--|--------------------------------|
| 19 | สหราชอาณาจักร | 6,564 | 1.38% | 15 | 3,802 | 1.66% | 19 | 2,762 | 1.12% |
| 20 | เนเธอร์แลนด์ | 5,329 | 1.12% | 14 | 4,176 | 1.82% | 30 | 1,153,035,395 | 0.47% |
| | อาเซียน 9 ประเทศ | 97,070 | 20.35% | | 56,730 | 24.72% | | 40,340 | 16.29% |
| | โลก | 477,109 | | | 229,519 | | | 247,590 | |

ที่มา: กรมการค้าต่างประเทศและการคำนวณ

หมายเหตุ: มูลค่าทางการค้าคำนวณจากผลรวมของมูลค่าการส่งออกและมูลค่าการนำเข้า

2.3.3. ข้อมูลอื่น ๆ ที่เป็นประโยชน์ต่อการศึกษาอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ไทย

2.3.3.1. ความสามารถทางการแข่งขันของธุรกิจโลจิสติกส์ไทย

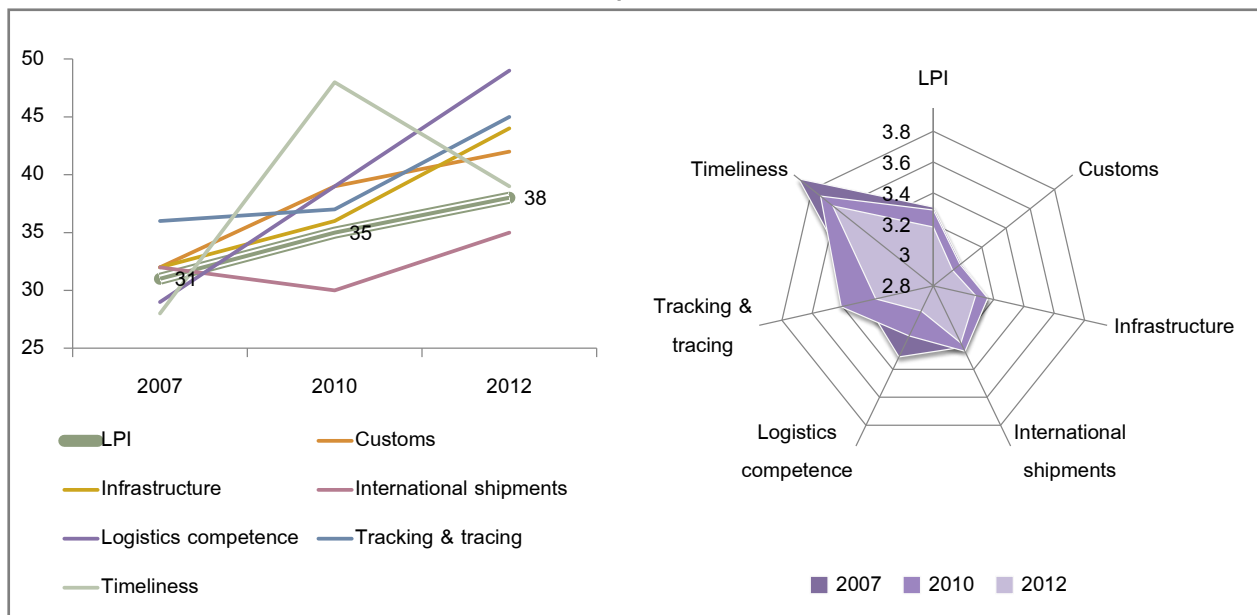
ธนาคารโลกได้ทำการศึกษาถึงสมภาวะการแข่งขันของอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ของไทย ในรายงาน Connecting to Compete: Trade Logistics in the Global Economy The Logistics Performance Index and Its Indicators (LPI) ในปี 2550, 2553 และปี 2555 (World Bank, 2550 2553 และ 2555) ซึ่งมีการศึกษาใน 6 มิติสำคัญต่อการพัฒนาอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ของประเทศ อันได้แก่ โครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure) พิธีการศุลกากร (Customs) การขนส่งระหว่างประเทศ (International Shipments) ความสามารถในการทำธุรกิจของผู้ประกอบการ (Logistics Competence) การติดตามสินค้า (Tracking and Tracing) และความรวดเร็วในการขนส่ง (Timeliness) พบว่า

ในภาพรวม แม้ว่าไทยเป็นประเทศที่มีระดับการพัฒนาอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ที่น่าพอใจ เมื่อเปรียบเทียบกับประเทศอื่น ๆ ทั่วโลก แต่กลับมีระดับการพัฒนาของอุตสาหกรรมที่ลดลงอย่างต่อเนื่อง กล่าวคือ อันดับของ LPI ของไทยอยู่ที่ 31, 35 และ 38 ในปี 2550, 2553 และ 2555 ตามลำดับ นอกจากนั้นแล้วการพัฒนาในแต่ละมิติมีการเปลี่ยนแปลงในทิศทางที่แย่งอย่าง ต่อเนื่อง กล่าวคือ มิติของการพัฒนาที่ได้รับคะแนนสูงสุดคือความรวดเร็วในการขนส่งสินค้า ได้ 3.63 คะแนน (มีแนวโน้มที่แย่งจากปี 2550) ตามมาด้วยการติดตามสินค้า ได้ 3.18 คะแนน (มีแนวโน้มที่แย่งจากปี 2550) การขนส่งระหว่างประเทศ ได้ 3.21 คะแนน (มีแนวโน้มที่แย่งจากปี 2550) โครงสร้างพื้นฐานได้ 3.08 คะแนน (มีแนวโน้มที่แย่งจากปี 2550) ความสามารถในการทำ

ธุรกิจของผู้ประกอบการ ได้ 2.98 คะแนน (มีแนวโน้มที่ดีแย่งจากปี 2550) และพิธีการศุลกากรได้ 2.96 คะแนน (มีแนวโน้มที่แย่งจากปี 2550) รายละเอียดสามารถดูได้จากภาพที่ 2-8

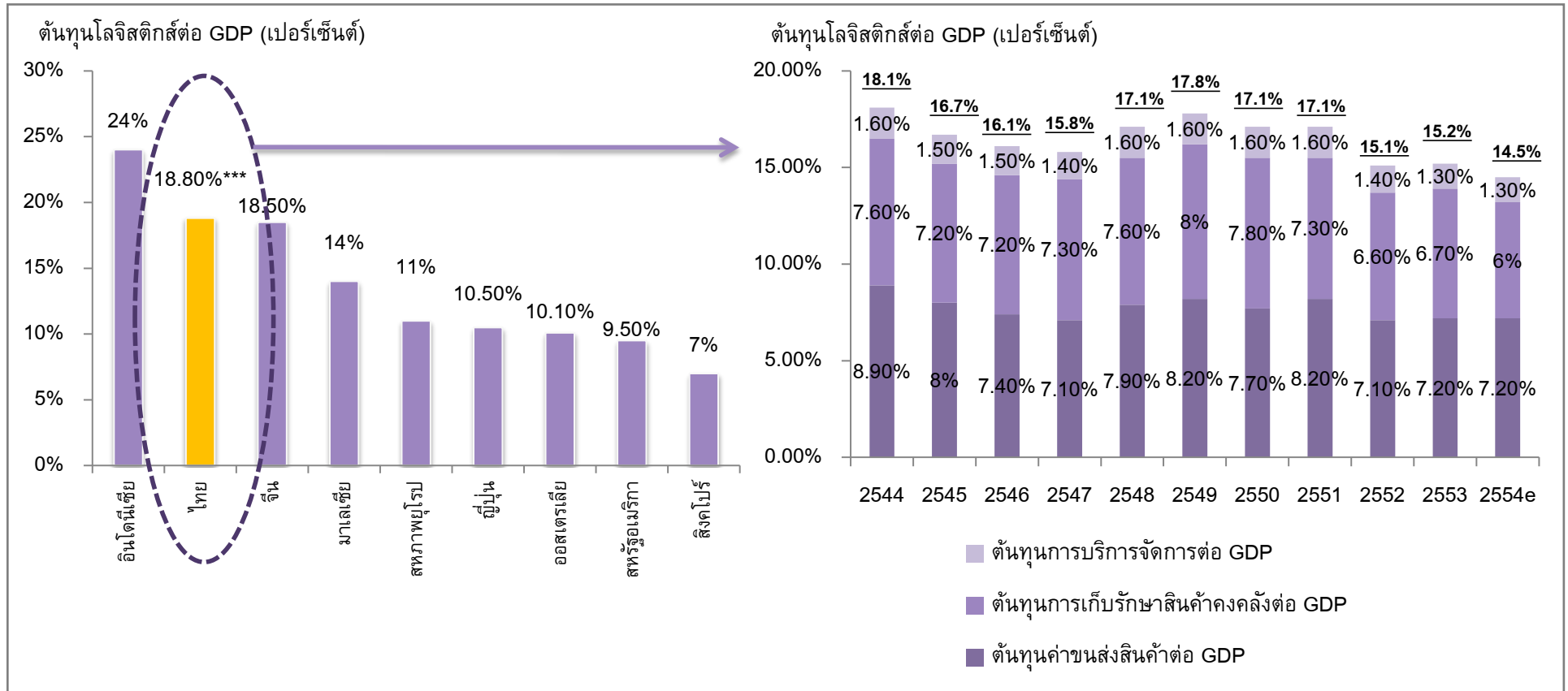
สศช. ได้ทำการศึกษาเรื่องต้นทุนโลจิสติกส์ของไทยในรายงานโลจิสติกส์ของประเทศไทย ประจำปี 2554 (สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, 2555) พบว่าในปี 2553 ต้นทุนโลจิสติกส์ของไทยมีมูลค่ารวมประมาณ 1.64 ล้านล้านบาท หรือคิดเป็นสัดส่วนเท่ากับร้อยละ 15.2 ของ GDP ซึ่งมีแนวโน้มที่ลดลงอย่างต่อเนื่อง อันเป็นผลจากนโยบายรัฐบาล และควมมีประสิทธิภาพของอุตสาหกรรมในภาพรวม อย่างไรก็ตาม ต้นทุนโลจิสติกส์ของไทยนั้น ขึ้นกับราคาน้ำมันของโลกเป็นสำคัญ ดังจะเห็นได้จากในช่วงปี 2548 และ 2549 ที่ต้นทุนโลจิสติกส์ของไทยเพิ่มขึ้น ทั้งนี้เป็นเพราะการขนส่งไทยยังพึ่งพาน้ำมันเป็นปัจจัยการผลิตสำคัญ

ภาพที่ 2-8: อันดับ LPI และอันดับของสถานะอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ของไทยในมิติต่าง ๆ (ซ้าย) คะแนน LPI และคะแนนของสถานะอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ไทยในมิติต่าง ๆ (ขวา)



ที่มา: World Bank (2550, 2553 และ 2555)

ภาพที่ 2-9: ต้นทุนโลจิสติกส์เปรียบเทียบระหว่างประเทศ (ซ้าย) และต้นทุนโลจิสติกส์ของไทยปี 2544 ถึง ปี 2554 (ขวา)¹



ที่มา: www.antaranews.com/en/news/79889/logistic-cost-in-indonesia-most-expensive (เข้าถึงข้อมูลวันที่ 26 กุมภาพันธ์ 2556), สภาพัฒนา, รายงานโลจิสติกส์ของประเทศไทยประจำปี 2554 (2555), กระทรวงอุตสาหกรรม, แผนการพัฒนาระบบโลจิสติกส์อุตสาหกรรม พ.ศ. 2555-2560 (2555), Logistics Association of Australia Ltd, EMERGING TRENDS IN US LOGISTICS. (เข้าถึงข้อมูลวันที่ 26 กุมภาพันธ์ 2556)

¹ ข้อมูลการเปรียบเทียบต้นทุนโลจิสติกส์ระหว่างประเทศนำมาจากแผนการพัฒนาระบบโลจิสติกส์อุตสาหกรรม พ.ศ. 2555-2560 (2555) อาจเป็นข้อมูลเก่า แต่นำมาแสดงเพื่อการเปรียบเทียบต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP ระหว่างประเทศ

2.3.3.2. กฎระเบียบในอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ไทย

ในปัจจุบันประเทศไทยยังไม่มีกฎหมายที่กำกับดูแลบริการโลจิสติกส์อย่างครอบคลุมและเป็นเอกภาพ แต่มีกฎหมายหลายฉบับที่เกี่ยวกับการดำเนินงานของธุรกิจให้บริการโลจิสติกส์ ภายใต้การกำกับดูแลของหลายหน่วยงาน โดยกรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศ กระทรวงพาณิชย์ได้สรุปกฎหมายดังกล่าวไว้ในรายงานธุรกิจบริการ : โลจิสติกส์(กรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศ, 2555) อันประกอบไปด้วย

(1) กฎหมายทั่วไป ได้แก่

- 1) พระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจคนต่างด้าวซึ่งอยู่ในความดูแลของโดยกระทรวงพาณิชย์ธุรกิจบริการด้านการขนส่งทางบกทางน้ำหรือทางอากาศในประเทศรวมถึงกิจการการบินในประเทศจัดอยู่ภายใต้บัญชี 2 (ธุรกิจที่เกี่ยวกับความปลอดภัยหรือความมั่นคงของประเทศ) ท้ายพระราชบัญญัติกำหนดให้ต่างด้าวที่จะประกอบธุรกิจได้ต้องได้รับอนุญาตจากรัฐมนตรีว่าการกระทรวงพาณิชย์โดยการอนุมัติจากกรม . ทั้งนี้มาตรา 15 กำหนดว่าต้องมีคนไทยหรือนิติบุคคลที่มีเชื้อต่างด้าวถือหุ้นไม่น้อยกว่าร้อยละ 40 ของทุนของคนต่างด้าวที่เป็นนิติบุคคลนั้นและรัฐมนตรีโดยการอนุมัติจากคณะรัฐมนตรีอาจพิจารณาผ่อนผันสัดส่วนให้ลดลงได้แต่ต้องไม่น้อยกว่าร้อยละ 25 และต้องมีกรรมการที่เป็นคนไทยไม่น้อยกว่า 2 ใน 5 ของจำนวนกรรมการทั้งหมดในส่วนของบริการยกขนสินค้า บริการจัดส่งพัสดุบริการคลังสินค้าบริการให้คำปรึกษาด้าน โลจิสติกส์จัดเป็นธุรกิจบริการในบัญชี 3 (ธุรกิจที่คนไทยยังไม่มีความพร้อมที่จะแข่งขันในการประกอบกิจการกับคนต่างด้าว) ทั้งนี้คนต่างด้าวจะประกอบกิจการได้ต้องได้รับอนุญาตจากอธิบดีกรมพัฒนาธุรกิจการค้าโดยความเห็นชอบของคณะกรรมการการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว
- 2) พระราชบัญญัติส่งเสริมการลงทุน ซึ่งอยู่ในความดูแลของสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน ดังที่ได้กล่าวไปในส่วนของการลงทุนในอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ คณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนได้ออกประกาศหลายฉบับเพื่อส่งเสริมการลงทุนในกิจการที่เกี่ยวข้องกับโลจิสติกส์
- 3) พระราชบัญญัติการทำงานของคนต่างด้าว ซึ่งอยู่ในความดูแลของกระทรวงแรงงาน พระราชกฤษฎีกากำหนดงานในอาชีพและวิชาชีพที่ห้ามคนต่างด้าวทำ พ .ศ. 2522 กำหนด

ประเภทงาน 39รายการที่ห้ามคนต่างด้าวทำเพื่อเป็นการค้าหรือหารายได้โดยเด็ดขาด โดยอาชีพที่เกี่ยวกับบริการโลจิสติกส์ได้แก่งานขับขียานยนต์หรืองานขับขียานพาหนะที่ไม่ใช่เครื่องจักรหรือเครื่องกล (ยกเว้นขับขีเครื่องบินระหว่างประเทศ) งานนายหน้าหรืองานตัวแทน (ยกเว้นงานนายหน้าหรืองานตัวแทนในธุรกิจการค้าระหว่างประเทศ)

(2) กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจโลจิสติกส์

- 1) การขนส่งทางบก พ.ร.บ. การขนส่งทางบกพ .ศ.2522กำหนดว่าผู้ขอรับใบอนุญาตประกอบการขนส่งต้องมีสัญชาติไทยกรณีเป็นห้างหุ้นส่วนบริษัทจำกัดหรือบริษัทมหาชน จำกัดต้องจดทะเบียนตามกฎหมายไทยมีสำนักงานใหญ่ตั้งอยู่ในประเทศไทยและกรณีที่เป็นห้างหุ้นส่วนสามัญจดทะเบียนผู้เป็นหุ้นส่วนทั้งหมดต้องมีสัญชาติไทยกรณีที่เป็นห้างหุ้นส่วนจำกัดผู้เป็นหุ้นส่วนจำพวกไม่จำกัดความรับผิดชอบทั้งหมดต้องมีสัญชาติไทยและทุนของห้างหุ้นส่วนจำกัดนั้นไม่น้อยกว่าร้อยละห้าสิบเอ็ดต้องเป็นของผู้เป็นหุ้นส่วนซึ่งเป็นบุคคลธรรมดาและมีสัญชาติไทยกรณีที่เป็นบริษัทจำกัดกรรมการบริษัทจำนวนไม่น้อยกว่ากึ่งหนึ่งต้องมีสัญชาติไทยและทุนของบริษัทจำกัดนั้นไม่น้อยกว่าร้อยละห้าสิบเอ็ดต้องเป็นของผู้ถือหุ้นสัญชาติไทยสำหรับ พ.ร.บ. รถยนต์ พ.ศ. 2522มาตรา 49ผู้ขอใบอนุญาตขับรถยนต์สาธารณะตามมาตรา 43 (4) ต้องมีสัญชาติไทยในส่วนของ พ.ร.บ.การรถไฟแห่งประเทศไทย พ .ศ. 2494กำหนดว่าการรถไฟแห่งประเทศไทยมีอำนาจจัดตั้งบริษัทจำกัดหรือบริษัทมหาชนจำกัดโดยบริษัทดังกล่าวจะมีคนต่างด้าวถือหุ้นเกินกว่าร้อยละ 49ของทุนจดทะเบียนไม่ได้และสำหรับ พ.ร.บ.การรถไฟขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย พ .ศ. 2543กำหนดว่าผู้รับสัมปทานจากร.ฟ.ม. ต้องเป็นนิติบุคคลไทย
- 2) การขนส่งทางน้ำ พ.ร.บ.เรือไทยพ .ศ. 2481เรือจดทะเบียนเป็นเรือไทยที่ทำการค้าในน่านน้ำไทยต้องเป็นบุคคลธรรมดามีสัญชาติไทยหรือเป็นห้างหุ้นส่วนสามัญไม่จดทะเบียนที่ผู้เป็นหุ้นส่วนทั้งหมดเป็นบุคคลธรรมดาสัญชาติไทย ในส่วนของพ.ร.บ. ส่งเสริมการพาณิชย์นาวีพ .ศ. 2521กำหนดให้รัฐสามารถกำหนดมาตรการและให้สิทธิและประโยชน์เกี่ยวกับการขนส่งของทางทะเลระหว่างประเทศไทยกับต่างประเทศเช่น สัดส่วนการใช้เรือไทยในการขนส่งการได้รับยกเว้นหรือลดอัตราภาษีเงินได้สำหรับเงินปันผลที่ได้รับจากนิติบุคคลที่ประกอบการขนส่งทางทะเล เป็นต้น

- 3) การขนส่งทางอากาศ พ.ร.บ.การเดินอากาศพ .ศ. 2497มาตรา 31กำหนดว่าผู้ขอจดทะเบียนอากาศยานไม่ว่าบุคคลธรรมดาหรือนิติบุคคลต้องมีสัญชาติไทยถ้าเป็นห้างหุ้นส่วนหรือบริษัทจำกัดหรือบริษัทมหาชนจำกัดต้องจดทะเบียนตามกฎหมายไทยมีสำนักงานใหญ่ตั้งอยู่ในไทยและกรณีที่เป็นห้างหุ้นส่วนสามัญผู้เป็นหุ้นส่วนทั้งหมดต้องมีสัญชาติไทยกรณีที่เป็นห้างหุ้นส่วนจำกัดผู้เป็นหุ้นส่วนทั้งหมดซึ่งต้องรับผิดชอบร่วมกันโดยไม่จำกัดจำนวนต้องมีสัญชาติไทยและทุนของห้างหุ้นส่วนนั้นไม่น้อยกว่าร้อยละ 51 ต้องเป็นของบุคคลธรรมดาซึ่งมีสัญชาติไทยและกรณีที่เป็นบริษัทจำกัดหรือบริษัทมหาชนจำกัดบริษัทนั้นต้องมีหุ้นชนิดออกให้แก่ผู้ถือกรรมกรข้างมากต้องมีสัญชาติไทยและถือหุ้นไม่น้อยกว่าร้อยละ51 ของหุ้นทั้งหมด
- 4) การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ มาตรา 39กำหนดว่าห้ามมิให้ผู้ใดประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบเว้นแต่จะเป็นผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องจดทะเบียนดังต่อไปนี้คือ (1)ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องที่ได้จดทะเบียนตามมาตรา 41โดยต้องเป็นบริษัทจำกัดหรือบริษัทมหาชนที่จัดตั้งขึ้นตามกฎหมายไทยมีสำนักงานใหญ่ตั้งอยู่ในราชอาณาจักรและมีทุนจดทะเบียนชำระแล้วไม่น้อยกว่าแปดหมื่นหน่วยสิทธิพิเศษถอนเงิน (2)เป็นผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องที่ได้จดทะเบียนในต่างประเทศที่ประเทศไทยรับรองโดยสนธิสัญญาหรือความตกลงระหว่างประเทศที่ได้จดทะเบียนต่อนายทะเบียนและตั้งตัวแทนหรือสำนักงานสาขาในไทยตามที่กฎหมายกำหนด และ (3)เป็นผู้ประกอบการขนส่งหรือขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบในต่างประเทศที่ได้จดทะเบียนต่อนายทะเบียนและตั้งตัวแทนตามที่กฎหมายกำหนด
- 5) ร่างพระราชบัญญัติส่งเสริมและพัฒนารัฐกิจบริการโลจิสติกส์ กรมพัฒนารัฐกิจการค้าอยู่ระหว่างจัดทำร่าง พ.ร.บ. เพื่อสนับสนุนและส่งเสริมธุรกิจบริการด้านโลจิสติกส์โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อพัฒนาศักยภาพการแข่งขันธุรกิจให้บริการโลจิสติกส์ของไทยเช่นการจัดการส่งสินค้าการขนส่ง (ไม่รวมถึงการขนส่งผู้โดยสาร) การรวบรวมการกระจายสินค้าหรือบริการและกิจกรรมที่เกี่ยวข้องโดยมีข้อกำหนดเกี่ยวกับธุรกิจที่ขอรับการส่งเสริมคุณสมบัติของผู้ยื่นขอรับการส่งเสริมและสิทธิประโยชน์และมาตรการส่งเสริมที่ให้กับผู้ประกอบการที่ได้รับการส่งเสริม
- 6) การกำดับดูแลและการออกใบอนุญาต ปัจจุบันไทยไม่มีกฎหมายกำกับดูแลบริการโลจิสติกส์โดยตรงแต่มีกฎหมายกำกับดูแลด้านการขนส่งหลายฉบับ ในประเด็นที่เกี่ยวข้องกับการถือกรรมสิทธิ์เรือไทยโดยเรือไทยที่ใช้ทำการค้าในน่านน้ำไทยเจ้าของ

เรือต้องเป็นบุคคลธรรมดาซึ่งมีสัญชาติไทยหรือเป็นนิติบุคคลที่จดทะเบียนจัดตั้งขึ้นตามกฎหมายไทยโดยมีทุนไทยไม่น้อยกว่า 70 และหุ้นส่วนผู้จัดการหรือกรรมการฝ่ายข้างมากแล้วแต่กรณีต้องมีสัญชาติไทยสำหรับเรือที่ให้บริการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศอย่างเดี่ยวโดยไม่ทำการค้าในน่านน้ำไทยเจ้าของต้องเป็นบริษัทจำกัดหรือบริษัทมหาชนจำกัดจัดตั้งขึ้นตามกฎหมายไทยมีทุนไทยไม่น้อยกว่าร้อยละ 51 และกรรมการฝ่ายข้างมากต้องมีสัญชาติไทย

2.3.3.3. ปัญหาและอุปสรรคในการประกอบธุรกิจโลจิสติกส์ไทย

จากการศึกษาเปรียบเทียบข้อมูลที่สำคัญของธุรกิจโลจิสติกส์ของไทยจากหลายแหล่งข้อมูล ไม่ว่าจะเป็นจากรายงานวิชาการ หนังสือ และการระดมความคิดเห็นของผู้ประกอบการโลจิสติกส์ พบว่า ปัญหาและอุปสรรคสำคัญในการดำเนินธุรกิจโลจิสติกส์ในประเทศไทยแบ่งออกเป็น 4 ด้านหลัก ได้แก่ ปัญหาด้านประสิทธิภาพของระบบขนส่งและโลจิสติกส์ ปัญหาของผู้ประกอบการโลจิสติกส์ ปัญหาของสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้า ปัญหาด้านกำลังคนและบุคลากรในอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ โดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

(1) ปัญหาด้านประสิทธิภาพของระบบขนส่งและโลจิสติกส์

ปัญหาคอขวดของโครงข่ายถนนในพื้นที่โดยรอบประตูการค้าหลักและในระบบการขนส่งสินค้าทางรถไฟ เนื่องจากการขนส่งหลักของไทยคือการขนส่งทางถนน และมีความต้องการขนส่งที่มากขึ้น ทำให้เกิดการจราจรติดขัดโดยเฉพาะในโครงข่ายถนนรอบท่าเรือ ประตูการค้าสำคัญ และเส้นทางรถไฟที่เชื่อมโยงพื้นที่แหล่งผลิตในภาคเหนือและภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ทำให้เกิดความล่าช้าในการขนส่ง

สิ่งอำนวยความสะดวกในการรวบรวมและการกระจายสินค้าไม่เพียงพอและไม่มีประสิทธิภาพ ตัวอย่างคลังสินค้าสำหรับจัดเก็บสินค้าเน่าเสียง่าย และยังขาดศูนย์รวบรวมและการกระจายสินค้าเพื่อรองรับปริมาณการขนส่งสินค้าผ่านไปยังประเทศเพื่อนบ้าน

(2) ปัญหาของผู้ประกอบการโลจิสติกส์ในประเทศไทย

ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทยส่วนใหญ่มีขนาดเล็ก มีความสามารถในการแข่งขันต่ำ และมีอยู่ในงานที่สร้างมูลค่าเพิ่มต่ำ โดยร้อยละ 50 ของผู้ประกอบการโลจิสติกส์ไทยเป็นการให้บริการ

งานโลจิสติกส์เพียงกลุ่มงานเดียว (สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, 2555) และต้องมีการลงทุนในสินทรัพย์มาก ได้แก่ ด้านบริการขนส่ง ตลอดจนต้องเผชิญกับภาวะการแข่งขันที่เพิ่มสูงขึ้นจากการเปิดเสรีภาคบริการ ในขณะที่การให้บริการยังมีการให้บริการที่ไม่ต้องใช้สินทรัพย์ เช่น การดำเนินพิธีการศุลกากร หรือการให้คำปรึกษายังมีน้อย ผู้ประกอบการยังมีอำนาจต่อรองต่ำเนื่องจากยังไม่มีความร่วมมือกันระหว่างธุรกิจมากเท่าที่ควร ทำให้ต้องเผชิญการต่อราคาอย่างรุนแรงจากลูกค้า นอกจากนั้นแล้วผู้ประกอบการ SME ยังไม่ให้ความสำคัญกับการลดต้นทุนและสร้างมูลค่าเพิ่มในการดำเนินงานโดยการ Outsource ทำให้ต้องรับความเสี่ยงมากเกินไปจนเกิดความจำเป็น

ในส่วนของการระดมทุนและเงินทุนหมุนเวียนก็ยังเป็นปัญหาสำคัญของ SME ไทย กล่าวคือมี SME จำนวนมากไม่สามารถเข้าถึงแหล่งเงินทุนต้นทุนต่ำได้ ทำให้ขาดโอกาสในการขยายศักยภาพทางการค้าของตน นอกจากนี้การเสียภาษีหัก ณ ที่จ่ายทำให้มีปัญหาเรื่องเงินทุนหมุนเวียนระยะสั้น การขอคืนภาษีจากสรรพากรมีต้นทุนสูงและยังมีปัญหาอยู่มากในทางปฏิบัติ

แม้ว่าผู้ประกอบการจะมีความรู้ความเข้าใจในธุรกิจของตนเป็นอย่างดี แต่ยังคงขาดวิสัยทัศน์ในระยะกลางถึงระยะยาว ส่วนหนึ่งอาจเป็นเพราะไม่ได้รับข้อมูลเรื่องโอกาสทางการค้าใหม่ๆ อย่างเพียงพอ หรือได้รับ แต่ข้อมูลอยู่ในรูปแบบที่เข้าใจยากหรือมีต้นทุนในการเข้าถึงที่สูง ทำให้ไม่สามารถเข้าถึงข้อมูลทางค้าในต่างประเทศในเชิงลึกได้ ขาดศูนย์ให้บริการเกี่ยวกับความรู้เรื่องการค้า โดยเฉพาะการค้ากับต่างประเทศ ทำให้ต้องหาข้อมูลเอง หรือต้องเสี่ยงทำธุรกิจโดยขาดข้อมูลทางการตลาดที่เพียงพอ

(3) ปัญหาของสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้า

เมื่อพิจารณาดัชนีชี้วัดประสิทธิภาพเรื่องการอำนวยความสะดวกด้านการค้าโดยเฉลี่ยแล้ว ไทยยังอยู่ในระดับต่ำถึงปานกลางเมื่อเทียบกับกลุ่มประเทศในเอเชีย (จะมีการนำเสนอรายละเอียดต่อไปในรายงาน) โดยเฉพาะมาเลเซียและสิงคโปร์ เนื่องจากมีขั้นตอนการจัดเตรียมเอกสารและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเป็นจำนวนมาก ซึ่งเป็นภาระต้นทุนที่ไม่ก่อให้เกิดมูลค่าเพิ่ม (Non-value Added Cost) แก่ผู้ประกอบการ ส่งผลต่อต้นทุนทางการเงินและเวลาในการนำเข้า-ส่งออกสินค้า และส่งผลกระทบต่อความสามารถในการแข่งขันของธุรกิจในประเทศ

(4) ปัญหาด้านกำลังคนและบุคลากรในอุตสาหกรรมโลจิสติกส์

ธุรกิจโลจิสติกส์ขาดบุคลากรในหลายระดับตั้งแต่ผู้เชี่ยวชาญ นักวิจัย บัณฑิตจบใหม่ ไปจนถึงแรงงานไร้ฝีมือในภาคธุรกิจ ตัวอย่างเช่น พนักงานขับรถบรรทุกที่มีความเชี่ยวชาญ ไม่เลือกงาน และสามารถไวใจได้ โดยในปัจจุบันพนักงานเหล่านี้มีแนวโน้มที่จะออกมาประกอบธุรกิจอื่น เช่น ขับรถตู้สาธารณะหรือรถตู้รับจ้างมากขึ้น นอกจากนี้แล้วค่านิยมของคนไทยยังมองว่าผู้ประกอบธุรกิจโลจิสติกส์ยังไม่มีเกียรติหรือศักดิ์ศรีเมื่อเปรียบเทียบกับผู้ประกอบการอาชีพอื่น ทำให้ขาดบัณฑิตจบใหม่ที่จะเข้ามาทำงานในสายงานนี้ แม้ว่าจะมีความพยายามจากภาคเอกชนในการฝึกอบรมหรือผลิตบุคลากรขึ้นมาเอง แต่ก็ยังไม่สามารถตอบสนองความต้องการของอุตสาหกรรมได้ทั้งหมด

2.4. การวิเคราะห์เปรียบเทียบข้อมูลที่สำคัญของธุรกิจให้บริการโลจิสติกส์ไทย

อุตสาหกรรมโลจิสติกส์ไทยมีข้อได้เปรียบหลายประการ หากมองศักยภาพของไทยในแง่จุดยุทธศาสตร์ไทยมีที่ตั้งเหมาะสำหรับการผลิตและการค้ามาก ไทยมีโครงสร้างพื้นฐานที่พร้อม มีการเชื่อมโยงประตูการค้าโดยเฉพาะผ่านเส้นทางการคมนาคมทางบกกับประเทศเพื่อนบ้าน ประกอบกับโอกาสในการทำธุรกิจให้บริการโลจิสติกส์ของไทยก็เติบโตขึ้นอย่างต่อเนื่องจากการที่ไทยมีการเจรจาการค้าเสรีกับหลายประเทศ อีกทั้งสินค้าของไทยได้รับการยอมรับธุรกิจโลจิสติกส์ของไทยส่วนใหญ่อยู่ในภาคการขนส่งทางบก มีขนาดกลางถึงขนาดเล็ก มีการจัดตั้งเป็นสมาพันธ์โลจิสติกส์มากมาย อย่างไรก็ตามยังหากมองในอีกมุมหนึ่งถือเป็นจุดอ่อน เนื่องจากการขนส่งทางบกเป็นวิธีการขนส่งที่มีต้นทุนสูงกว่าทางเรือหรือทางรางโดยเปรียบเทียบ อีกทั้งผู้ประกอบการยังไม่มีมารวมตัวกันอย่างเป็นเอกภาพเท่าที่ควร ทำให้ในแง่ของการผลักดันนโยบายหรือการเป็นตัวแทนของภาคโลจิสติกส์ที่นำเสนอต่อสังคมหรือภาคการเมืองยังไม่เข้มแข็งเท่าที่ควร

2.4.1. การวิเคราะห์จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และความเสี่ยงของอุตสาหกรรมโลจิสติกส์

จากการศึกษาความสามารถในการแข่งขัน ภาพรวมของอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ของไทยและกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องแล้ว เราสามารถสรุปจุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และความเสี่ยงของอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ของไทยได้ดังต่อไปนี้

จุดแข็ง

- 1) ประเทศไทยอยู่ในตำแหน่งที่เป็นศูนย์กลางการขนส่งของภูมิภาคและมีชายฝั่งทะเลค่อนข้างยาว
- 2) มีสาธารณูปโภคพื้นฐานทางบกและทางอากาศ
- 3) มีผู้ประกอบการมากมาย
- 4) ผู้ให้บริการมีการรวมตัวกันเป็นสมาพันธ์โลจิสติกส์
- 5) ผู้ประกอบการไทยมีความชำนาญด้านการให้บริการภายในประเทศ

จุดอ่อน

- 1) ยังมีการใช้ประโยชน์จากโครงสร้างพื้นฐานไม่เต็มที่โครงสร้างพื้นฐานทางรางไม่มีประสิทธิภาพและการเชื่อมโยงโครงข่ายการขนส่งในแต่ละ Mode ยังไม่ดีนี้กระบบขนส่งภายในประเทศยังไม่คล่องตัวเพราะส่วนใหญ่ต้องเชื่อมต่อการขนส่งโดยรถ
- 2) ระบบการจัดการยังไม่ได้มาตรฐานและครบวงจร
- 3) กฎหมายที่เกี่ยวข้องไม่เอื้อต่อการให้บริการอย่างมีประสิทธิภาพ
- 4) ขาดเทคโนโลยีสารสนเทศและฐานข้อมูล
- 5) ขาดการพัฒนาด้านทรัพยากรมนุษย์ด้านโลจิสติกส์
- 6) ผู้ประกอบการไทยยังขาดความตระหนักด้านต้นทุนโลจิสติกส์
- 7) การขนส่งทางบกมีอุปทานมากกว่าอุปสงค์เกิดการตัดราคา
- 8) ผู้ประกอบการรายเล็กไม่สามารถเข้าถึงแหล่งเงินทุนขาดเงินทุนในการลงทุนด้านเทคโนโลยีการบริหารจัดการและการตลาด
- 9) ขาดความร่วมมือในโซ่อุปทาน

โอกาส

- 1) การเจริญเติบโตทางการค้าระหว่างประเทศในภูมิภาคอาเซียนและการก้าวไปสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนทำให้เกิดการไหลเวียนของสินค้าเงินทุนและแรงงานได้อิสระมากขึ้น
- 2) รัฐบาลมีนโยบายส่งเสริมการพัฒนาระบบโลจิสติกส์
- 3) มีอุตสาหกรรมสนับสนุนที่เข้มแข็งเช่นอุตสาหกรรมยานยนต์
- 4) การค้าภายในประเทศและต่างประเทศขยายตัวทำให้อุปสงค์บริการโลจิสติกส์เพิ่มขึ้น
- 5) เป็นGateway สำหรับการขนส่งทางถนนสำหรับประเทศจีนตอนใต้

ความเสี่ยง

- 1) ถูกผลักดันให้มีการเปิดเสรีซึ่งผู้ประกอบการไทยไม่สามารถแข่งขันกับต่างชาติได้
- 2) ลูกค้ามีความต้องการบริการที่ดีขึ้นเร็วขึ้นแต่ราคาถูกลง
- 3) ต้องพึ่งพาการนำเข้าพลังงานซึ่งมีต้นทุนสูง
- 4) ปัญหาสภาพการจราจรคับคั่งในเส้นทางการขนส่งสินค้าหลัก โดยเฉพาะรอบท่าเรือและจุดขนส่งขนถ่ายของทางรถไฟ

สารบัญ

| | |
|--|----|
| บทที่ 2 ภาพรวมและสถานะของธุรกิจบริการโลจิสติกส์ไทย | 1 |
| 2.1. ขอบเขตและการจัดกลุ่มบริการโลจิสติกส์ | 1 |
| 2.2. บทบาทและความสำคัญของบริการโลจิสติกส์ต่อการเติบโตทางเศรษฐกิจของไทย | 4 |
| 2.3. ข้อมูลพื้นฐานธุรกิจโลจิสติกส์ไทย | 5 |
| 2.3.1. โครงสร้างธุรกิจ และข้อมูลด้านภูมิศาสตร์ | 5 |
| 2.3.2. มูลค่าทางเศรษฐกิจ ข้อมูลทางการตลาด การเงินและการลงทุน การจ้างงานใน อุตสาหกรรมโลจิสติกส์ และคู่ค้าสำคัญของธุรกิจโลจิสติกส์ไทย | 11 |
| 2.3.2.1. มูลค่าทางเศรษฐกิจและข้อมูลทางการตลาด แนวโน้มการเติบโต ส่วนแบ่ง การตลาด | 11 |
| 2.3.2.2. การเงินและการลงทุนในอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ | 14 |
| 2.3.2.3. การจ้างงานในอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ | 15 |
| 2.3.2.4. คู่ค้าที่สำคัญ | 18 |
| 2.3.3. ข้อมูลอื่นๆ ที่เป็นประโยชน์ต่อการศึกษ้อุตสาหกรรมโลจิสติกส์ไทย | 20 |
| 2.3.3.1. ความสามารถทางการแข่งขันของธุรกิจโลจิสติกส์ไทย | 20 |
| 2.3.3.2. กฎระเบียบในอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ไทย | 23 |
| 2.3.3.3. ปัญหาและอุปสรรคในการประกอบธุรกิจโลจิสติกส์ไทย | 26 |
| 2.4. การวิเคราะห์เปรียบเทียบข้อมูลที่สำคัญของธุรกิจให้บริการโลจิสติกส์ไทย | 28 |
| 2.4.1. การวิเคราะห์จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และความเสี่ยง ของอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ | 28 |

สารบัญรูปภาพ

| | |
|--|----|
| ภาพที่ 2-1 :ห่วงโซ่อุปทานของอุตสาหกรรมโลจิสติกส์..... | 2 |
| ภาพที่ 2-2 สัดส่วนธุรกิจที่สินทรัพย์รวมและรายได้หลักรวมมากที่สุดร้อยละ :20 ต่อทั้งหมดในปี 2554 | 10 |
| ภาพที่ 2-3 แนวโน้มของภาคโลจิสติกส์ในภาพรวม สัดส่วนของภาคโลจิสติกส์ต่อ :GDP และ อัตราการเจริญเติบโตของภาคโลจิสติกส์ในแต่ละช่วงเวลาตั้งแต่ปี 2513 ถึงปี 2553 | 13 |
| ภาพที่ 2-4 มูลค่าการลงทุนโดยตรงจากต่างประเทศการลงทุนในต่างประเทศของบริษัทไทยใน : อุตสาหกรรมโลจิสติกส์..... | 15 |
| ภาพที่ 2-5 สัดส่วนการจ้างงานในอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ของไทยในปี :2554..... | 16 |
| ภาพที่ 2-6 การจ้างงานในอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ของไทยตั้งแต่ปี :2544 ถึงปี 2554..... | 16 |
| ภาพที่ 2-7 สัดส่วนการจ้างงานในอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ของไทยตั้งแต่ปี :2544 ถึงปี 2554..... | 17 |
| ภาพที่ 2-8 อันดับ :LPI และอันดับของสถานะอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ของไทยในมิติต่างๆ (ซ้าย) คะแนน LPI และคะแนนของสถานะอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ไทยในมิติต่างๆ (ขวา)..... | 21 |
| ภาพที่ 2-9:ต้นทุนโลจิสติกส์เปรียบเทียบระหว่างประเทศ และต้นทุนโลจิสติกส์ของไทยปี (ซ้าย) 2544 ถึงปี 2554 (ขวา) | 22 |

สารบัญตาราง

| | |
|---|----|
| ตารางที่ 2-1: ตารางแสดง TSIC ในขอบเขตของการศึกษา..... | 2 |
| ตารางที่ 2-2: ตารางแสดงจำนวนนิติบุคคลจดทะเบียนและทุนจดทะเบียนรวมในธุรกิจ | 8 |
| ตารางที่ 2-3: ตารางแสดงจำนวนนิติบุคคลจดทะเบียนและทุนจดทะเบียนรวมในธุรกิจ | 9 |
| ตารางที่ 2-4: ตารางแสดงสินทรัพย์รวม รายรับหลักรวม และส่วนแบ่งการตลาดของ อุตสาหกรรมโลจิสติกส์ในไทย เปรียบเทียบปี 2550 และปี 2554 จัดกลุ่มตาม สศช..... | 14 |
| ตารางที่ 2-5: ตารางแสดงคู่ค้าที่สำคัญของไทยในปี 2555..... | 19 |