

บทบาทภาครัฐในการสร้างความเข้มแข็งให้ไทยเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ของอาเซียน

Public Sector Roles in Strengthening Thailand as ASEAN's Logistics Hub

สุภานี นวกุล¹ และ ศาสวัต เพ่งแพะ¹

Suphanee Navakul¹ and Sasawat Pengpae¹

บทคัดย่อ

บทความประกอบด้วย 4 ส่วน ได้แก่ นโยบายการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของไทย ความก้าวหน้าของไทยต่อความเป็นศูนย์กลางของโลจิสติกส์ของอาเซียน บทบาทภาครัฐในการสร้างความเข้มแข็งให้ไทยเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ของอาเซียน และบทสรุป

นโยบายด้านโลจิสติกส์ของไทย ก่อนปี พ.ศ. 2546 ได้กำหนดอยู่ภายใต้แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ โดยเน้นการเตรียมพร้อมด้านโครงสร้างพื้นฐานทางกายภาพ ได้แก่ ทางถนน ทางเรือและทางอากาศ ในปี พ.ศ. 2546 รัฐบาลกำหนดให้โลจิสติกส์เป็นวาระแห่งชาติ และปัจจุบันกำหนดให้มีแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของไทยเป็นฉบับที่ 2 (พ.ศ. 2556-2560) ซึ่งไทยมีความก้าวหน้าสู่การเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ของอาเซียนทั้ง 3 ด้าน ได้แก่ ด้านโครงสร้างพื้นฐานทางกายภาพ ด้านการวางกฎระเบียบและข้อมูล และด้านทรัพยากรมนุษย์ และผู้ประกอบการ โดยที่ภาครัฐไทยมีบทบาทในการส่งเสริมความเข้มแข็งให้ไทยเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ของอาเซียนใน 3 บทบาท ได้แก่ การใช้อำนาจ การอำนวยความสะดวก และการเป็นหุ้นส่วน

อย่างไรก็ตาม ภาครัฐไทยควรให้ความสำคัญต่อการนำนโยบายไปปฏิบัติ โดยการจัดทำแผนงานและโครงการที่สอดคล้องกับนโยบายและบริบทที่เปลี่ยนแปลงไป การประสานงานทั้งระดับหน่วยงานและระหว่างหน่วยงาน รวมถึงกำหนดหรือปรับปรุงกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องให้สอดคล้องและเหมาะสมยิ่งขึ้น อันจะส่งผลกระทบต่อต้นทุน ความสะดวก รวดเร็ว และปลอดภัยของระบบโลจิสติกส์

คำสำคัญ: บทบาทของภาครัฐไทย ศูนย์กลางโลจิสติกส์ของอาเซียน การสร้างความเข้มแข็งด้านโลจิสติกส์

¹สาขารัฐประศาสนศาสตร์ คณะมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยราชภัฏจันทร์เกษม

Abstract

The article entitled “Public Sector Roles in Strengthening Thailand as an ASEAN’s Logistic Hub” consists of four parts, namely: Thailand’s public policies on logistic development, the progress of logistic systems towards an ASEAN’s Logistic Hub, roles of public sectors in strengthening Thailand as an ASEAN’s Logistic Hub, and a summary and recommendations.

Before 2003, Thailand’s logistic development focused mainly on physical infrastructure (roads, sea & coastal, and air lines) and was formulated under the National Economic and Social Development Plan. In 2003, it was promoted to a national agenda. Currently, the second strategic logistic development plan for the years 2013–2017 has been implemented. To achieve the goal of ASEAN’s Logistic Hub, Thailand has been undergoing a development of 3 main aspects: physical infrastructure, soft infrastructure, and human resources and entrepreneurs. Roles of Thai public sectors in strengthening Thailand as an ASEAN’s Logistic Hub are mandating, facilitating, and partnering.

However, it is recommended that Thai public sectors focus more on logistic policy implementations by means of making logistic plans and projects correspond with the policies and changing context, coordinating between and among working units vertically and horizontally and making or improving related rules and regulations. These can have high impacts on logistic cost, facilitation, speed, and safety of the logistic system.

Keywords: Public Sector Roles, ASEAN’s Logistic Hub

บทนำ

ระบบโลจิสติกส์เป็นพื้นฐานสำคัญของการพัฒนาประเทศมานานนับตั้งแต่การซื้อขายแลกเปลี่ยนสินค้ามีบทบาทมากขึ้นต่อระบบเศรษฐกิจ โลจิสติกส์ได้รับความสนใจและสำคัญมากขึ้นในช่วงต้นศตวรรษที่ 19 ซึ่งเป็นช่วงที่มีการกระจายสินค้าพืชผลทางเกษตรอย่างแพร่หลาย โลจิสติกส์จึงเป็นกิจกรรมที่สำคัญยิ่งในการสนับสนุนกลยุทธ์ของภาคธุรกิจ โดยมีเป้าหมายคือการส่งมอบสินค้าไปยังผู้ซื้อในทุกที่อย่างรวดเร็ว ราบรื่น ความสำคัญของโลจิสติกส์ปรากฏเด่นชัดขึ้นในช่วงสงครามโลกครั้งที่ 2 และต้นศตวรรษที่ 1960 หลังจากคำกล่าวของศาสตราจารย์ ปีเตอร์ ดรักเกอร์ (Peter Drucker) ปรมาจารย์และนักทฤษฎีซึ่งเป็นผู้เชี่ยวชาญในภาคธุรกิจระดับโลก รวมทั้งยังเป็นนักเขียนและที่ปรึกษาทางธุรกิจ ที่ว่า “โลจิสติกส์เป็นพรหมแดนของโอกาสขั้นสุดท้ายขององค์การที่ต้องการปรับปรุงประสิทธิภาพ ปัจจัยเหล่านี้เองที่หลอมรวมกันสร้างความน่าสนใจในโลจิสติกส์” (Grant, Iabert, Stock, & Ellram, 2006) ทำให้องค์การทั้งภาครัฐและภาคธุรกิจต่างตื่นตัว เร่งศึกษาและพัฒนาาระบบโลจิสติกส์ของตนเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพและความสามารถในการแข่งขัน ที่นับวันจะทวีความสำคัญและเข้มข้นขึ้น

ต้นทศวรรษที่ 1990 การจัดการโลจิสติกส์ที่มีประสิทธิภาพกลายเป็นปัจจัยสำคัญที่ส่งผลให้องค์การภาคธุรกิจมีกำไรและความสามารถในการแข่งขันมากขึ้น โดยที่โลจิสติกส์มีบทบาทในการช่วยส่งเสริมและสนับสนุนการตลาดลดต้นทุนการดำเนินการ และเพิ่มช่องทางการจัดจำหน่ายสินค้าและบริการให้กว้างขวางและหลากหลายขึ้น โลกที่ไร้พรมแดนและโลกาภิวัตน์ในปัจจุบันยิ่งส่งเสริมให้โลจิสติกส์มีความสำคัญอย่างยิ่งในการสนับสนุนกิจกรรมทางเศรษฐกิจ

โดยการเคลื่อนย้ายสินค้าและบริการไปยังทุกที่ในโลกอย่างสะดวก รวดเร็ว และปลอดภัย ดังนั้นรัฐบาลจึงกำหนดนโยบายการพัฒนาาระบบโลจิสติกส์ให้สอดคล้องหรือควบคู่ไปกับนโยบายการพัฒนาด้านเศรษฐกิจของประเทศ

การที่ประเทศไทยตั้งอยู่บนศูนย์กลางของกลุ่มประเทศในอินโดจีนหรือเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ซึ่งมีชายแดนติดต่อกับประเทศเพื่อนบ้านทั้งเมียนมาร์ สปป.ลาว กัมพูชา และมาเลเซีย ประกอบกับต้นทุนการผลิตที่สูงขึ้นในจีนและประเทศแถบอาเซียน ส่งผลให้ประเทศในแถบลุ่มน้ำโขง (Greater Mekong Sub-region) ได้รับความสนใจจากนักลงทุนต่างชาติ เข้าไปลงทุนมากขึ้นโดยเฉพาะประเทศเวียดนามและเมียนมาร์ ประเทศไทยจึงมีบทบาทสำคัญในการเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ของอินโดจีน นอกจากนี้ไทยยังมีโอกาสจากการเจริญเติบโตทางการค้าระหว่างประเทศในภูมิภาคอาเซียนและการก้าวไปสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน ทำให้เกิดการไหลเวียนของสินค้า เงินทุนและแรงงานได้อิสระมากขึ้น ผู้เขียนจึงทำการศึกษา “บทบาทภาครัฐในการสร้างความเข้มแข็งให้ไทยเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ของอาเซียน” โดยศึกษาบทบาทภาครัฐในการใช้อำนาจ การอำนวยความสะดวก และการเป็นหุ้นส่วนเพื่อสร้างความเข้มแข็งให้ไทยเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ของอาเซียน ตลอดจนนำเสนอข้อเสนอแนะอันจะเป็นประโยชน์โดยตรงต่อการพัฒนาเศรษฐกิจ และระบบโลจิสติกส์ของไทย

นโยบายการพัฒนาาระบบโลจิสติกส์ของไทย

นโยบายการพัฒนาาระบบโลจิสติกส์ของไทยปรากฏตั้งแต่แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 1 (พ.ศ. 2504-2509) ซึ่งเน้นการลงทุน ในสิ่งก่อสร้างขั้นพื้นฐานในรูปแบบของระบบคมนาคมและขนส่ง ระบบเชื่อมเพื่อการชลประทาน และพลังงานไฟฟ้า สาธารณูปการ ฯลฯ

ต่อมาในช่วงแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 3 (พ.ศ. 2515-2519) ได้มีการปรับงบประมาณในโครงการก่อสร้างมาสนับสนุนการลงทุนเพื่อใช้ประโยชน์จากโครงการขั้นพื้นฐานที่มีอยู่ และเน้นนโยบายส่งเสริมการส่งออก รวมทั้งปรับปรุงโครงสร้างการนำเข้า ในปี พ.ศ. 2546 รัฐบาลกำหนดให้โลจิสติกส์เป็นวาระแห่งชาติ นำสู่จัดทำแผนพัฒนาระบบโลจิสติกส์แห่งชาติเป็นครั้งแรกขึ้น

แผนพัฒนาระบบโลจิสติกส์แห่งชาติ พ.ศ. 2550-2554 เน้นการพัฒนาภายใต้กรอบยุทธศาสตร์ที่สำคัญ 5 ด้าน ได้แก่ การปรับปรุงประสิทธิภาพระบบโลจิสติกส์ในภาคการผลิต การเพิ่มประสิทธิภาพระบบขนส่งและโลจิสติกส์ การพัฒนาธุรกิจโลจิสติกส์ การปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้า และการพัฒนากำลังคน ข้อมูล และกลไกการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ ส่งผลให้เกิดการเจริญเติบโตของระบบโลจิสติกส์อย่างรวดเร็วและต่อเนื่อง ทำให้การขนส่งสินค้าทางถนนผ่านด่านประเทศเพื่อนบ้าน ได้แก่ กัมพูชา สปป.ลาว มาเลเซีย และเมียนมาร์ มีการเติบโตและความสำคัญเพิ่มขึ้นทุกปี ในปี พ.ศ. 2552 – 2556 มีการเติบโตเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง โดยเฉลี่ยเติบโตที่ร้อยละ 10.23 ต่อปี ในปี พ.ศ. 2556 มีมูลค่า 924,241.79 ล้านบาท เมื่อเปรียบเทียบกับปี พ.ศ. 2555 เพิ่มขึ้นร้อยละ 1.51 (กรมการค้าต่างประเทศ, 2557) มีปริมาณเพิ่มขึ้นรวมมากกว่า 12,723 ล้านตัน ทางเรือ 87 ล้านตัน และทางท่าอากาศยานไทยมีปริมาณมากถึง 1.3 ล้านตัน (Thailand Board of Investment, 2015)

นอกจากนี้รัฐบาลยังมีนโยบายส่งเสริมการพัฒนาระบบโลจิสติกส์แบบบูรณาการระหว่างหน่วยงาน ส่งผลให้ไทยมีอันดับ Logistics Performance Index (LPI) ที่สูงขึ้น โดยในปี พ.ศ. 2556 (World Bank, 2014) ไทยอยู่ในอันดับที่ 35 สูงขึ้นจากอันดับที่ 38 ในปีพ.ศ. 2555 ซึ่งเป็นการจัดอันดับจาก 160 ประเทศทั่วโลกและไทยอยู่ในอันดับ 3 ของประชาคมอาเซียน Logistics Performance Index (LPI)

ศึกษาใน 6 มิติสำคัญต่อการพัฒนาอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ของประเทศ ได้แก่ โครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure) พิธีการศุลกากร (Customs) การขนส่งระหว่างประเทศ (International Shipments) ความสามารถในการทำธุรกิจของผู้ประกอบการ (Logistics Competence) การติดตามสินค้า (Tracking and Tracing) และความรวดเร็วในการขนส่ง (Timeliness) โดยการบูรณาการดังกล่าวมีหน่วยงานที่เกี่ยวข้องหลายหน่วยงาน อาทิ กระทรวงพาณิชย์ (กรมการค้าต่างประเทศ กรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศ) กระทรวงการคลัง (กรมศุลกากร) กระทรวงคมนาคม (กรมการขนส่งทางบก กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชย์นาวี กรมการขนส่งทางอากาศ การรถไฟแห่งประเทศไทย การท่าเรือแห่งประเทศไทย กรมทางหลวง สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร) กระทรวงเทคโนโลยีและสารสนเทศ กระทรวง ศึกษาธิการ กระทรวงแรงงาน สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน และสมัพันธ์โลจิสติกส์ไทย เป็นต้น

นโยบายส่งเสริมอุตสาหกรรม อาทิ อุตสาหกรรมยานยนต์ การค้าภายในประเทศและต่างประเทศ นับเป็นนโยบายที่สนับสนุนให้ระบบโลจิสติกส์ไทยเข้มแข็งขึ้น โดยการขยายตัวของอุตสาหกรรมทำให้อุปสงค์การบริการโลจิสติกส์เพิ่มขึ้น และที่สำคัญ ที่ตั้งของไทยสามารถเป็น Gateway สำหรับการขนส่งทางถนนสำหรับประเทศจีนตอนใต้อีกด้วย

แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของไทย ฉบับที่ 2 (พ.ศ. 2556-2560) (สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, 2556) ได้มีการพิจารณาแผนให้สอดคล้องกับแนวทางการพัฒนาของแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 11 (พ.ศ.

2555-2559) ยุทธศาสตร์การพัฒนาของรัฐบาล (Country Strategy) และยุทธศาสตร์การเข้าสู่ประชาคมอาเซียนปี 2558 ซึ่งประกอบด้วยภารกิจ 3 ด้าน และยุทธศาสตร์ 7 ด้าน โดยการวางเป้าหมายแห่งความสำเร็จของแผนยุทธศาสตร์ประกอบด้วย

1. ตำแหน่งทางยุทธศาสตร์ (Strategic Position) ในการเป็นศูนย์กลางธุรกรรมการค้าและบริการของกลุ่มประเทศลุ่มแม่น้ำโขง และเป็นประตูการค้าสู่ตลาดเอเชีย เพื่อให้สอดคล้องกับศักยภาพและหลักความได้เปรียบโดยเปรียบเทียบ และนำไปสู่ความร่วมมือและการเติบโตที่ยั่งยืนร่วมกันในภูมิภาค

2. เป้าประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ (Strategic Objectives) ประกอบด้วย 3 ส่วนคือการเพิ่มประสิทธิภาพและความสามารถในการตอบสนองลูกค้าของระบบโลจิสติกส์ ทั้งในระดับสถานประกอบการระดับกลไกและกระบวนการอำนวยความสะดวกทางการค้าของประเทศ การสร้างความเข้มแข็งและมูลค่าเพิ่มให้กับธุรกิจไทยในโซ่อุปทาน และการเติบโตที่ช่วยลดความเหลื่อมล้ำทางเศรษฐกิจทั้งในระดับประเทศและระดับภูมิภาค

3. ผลสัมฤทธิ์สุดท้าย (Ultimate Goal) การสร้างขีดความสามารถในการแข่งขันของภาคธุรกิจและการสร้างความเติบโตทางเศรษฐกิจร่วมกันบนพื้นฐานของการมีภาคธุรกิจที่เข้มแข็ง มีการกระจายโอกาสทางเศรษฐกิจ รวมถึงการคำนึงถึงคุณค่าที่สังคมต้องการทั้งเรื่องของการอนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติ สิ่งแวดล้อมและพลังงาน การมีชีวิตอย่างมีคุณภาพ และการให้คุณค่าความเป็นมนุษย์กับคนทุกระดับ ท้ายที่สุดจะก่อให้เกิดผลลัพธ์ที่บูรณาการไปสู่การยกระดับคุณภาพ

ความก้าวหน้าของไทยต่อความเป็นศูนย์กลางของโลจิสติกส์ของอาเซียน

จากนโยบายข้างต้น การพัฒนาให้ไทยเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ของอาเซียนมีความก้าวหน้าจำแนกตามองค์ประกอบในการพัฒนาโลจิสติกส์ 3 ด้าน ได้แก่ ด้านโครงสร้างพื้นฐานทางกายภาพ ด้านการวางกฎระเบียบและข้อมูล และด้านทรัพยากรมนุษย์และผู้ประกอบการ (สภาผู้ขนส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย, 2550) โดยทั้ง 3 ด้าน ปรากฏความก้าวหน้า ดังนี้

1. ด้านโครงสร้างพื้นฐานทางกายภาพ ไทยมีโครงสร้างพื้นฐานทางกายภาพ ได้แก่ สนามบิน โครงสร้างการขนส่งระบบราง เช่น รางรถไฟ หัวรถจักร แคร่รถไฟ โครงสร้างทางถนน เช่น ถนน สถานีขนส่งถ่ายสินค้า เป็นต้น โดยพัฒนาตั้งแต่แผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 1 พ.ศ. 2504 จนถึงปัจจุบัน

1.1 ทางถนน เพื่อการเป็นศูนย์กลางของโลจิสติกส์ของอาเซียน ไทยได้ดำเนินกรอบความร่วมมืออนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง โดยมีหน่วยงานหลัก คือ กระทรวงคมนาคม ได้พัฒนา 4 เส้นทางเพื่อเชื่อมต่อประเทศในภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง ได้แก่ เส้นทาง R1 โครงการถนนสายกรุงเทพฯ-พนมเปญ-โฮจิมินห์ซิตี้-วังเตา R2 โครงการชายถนนเชื่อมโยงแนวตะวันออก-ตะวันตก (East-West Corridor) ไทย-ลาว-เวียดนาม เส้นทาง R3 โครงการถนนสายเชียงราย-คุนหมิง ผ่านลาวและเมียนมาร์ เส้นทาง R3A ไทย-ลาว-จีน เส้นทาง R3B ไทย-เมียนมาร์-จีน และเส้นทาง R10 โครงการถนนเลียบชายฝั่งทะเล ไทย-กัมพูชา-เวียดนาม (กรมทางหลวง, 2553)

จากผลการวิจัยของสถาบันระหว่างประเทศเพื่อการค้าและพัฒนา (2558) พบว่าปัจจุบันเส้นทาง R1 ภาพรวมอยู่ในเกณฑ์พอใช้-ดี สามารถใช้งานได้ มีอุปสรรคจากสภาพถนน

กฎระเบียบการนำยานพาหนะเข้า รวมถึงพิกัดน้ำหนักรถบรรทุกที่ต่างกัน และความไม่โปร่งใสของพิธีศุลกากร ส่วนที่ตั้งด่านศุลกากรทั้งอรัญประเทศ/ปอยเปตคับแคบ จากการพัฒนาเชิงพาณิชย์ ใช้ร่วมกันหมดไม่ว่าหนักท้องเที่ยว รถเข็นหรือรถบรรทุกสินค้า อีกทั้งถนนระหว่างด่านไม่มีการบำรุงซ่อมแซม จากปัญหาข้อพิพาทเขตแดนด้านเวลาเริ่มให้รถบรรทุกผ่านด่านปอยเปตเข้าไปนั้น เริ่มช้ากว่าการปล่อยจากด่านบ้านคลองลึกทำให้รถบรรทุกต้องออกกันที่ฝั่งไทย เกิดปัญหาจราจรติดขัด และมีค่าใช้จ่ายแอบแฝงต่อรถตู้บรรทุกสินค้าในการผ่านแดนในฝั่งกัมพูชา

ส่วนเส้นทาง R10 ภาพรวมอยู่ในเกณฑ์พอใช้-ควรปรับปรุง สามารถใช้งานได้จริงเฉพาะจากจังหวัดตราด-จังหวัดเกาะกง หลังจากนั้นผ่านภูเขาสูงชัน และมีโค้งอันตราย รถบรรทุกใหญ่ไม่สามารถผ่านได้ มีอุปสรรคจากสภาพถนนกฎระเบียบการนำยานพาหนะเข้า รวมถึงพิกัดน้ำหนักรถบรรทุกที่ต่างกัน และความไม่โปร่งใสของพิธีศุลกากรในฝั่งกัมพูชา จึงทำให้ปริมาณการค้าการขนส่งไม่มาก สิ่งอำนวยความสะดวกตามเส้นทาง R10 ยังมีน้อยเมื่อเทียบกับ R1

ในปี พ.ศ. 2546 ไทยได้ริเริ่มให้มีการจัดตั้งยุทธศาสตร์ความร่วมมือทางเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน ระหว่าง กัมพูชา-ลาว-เมียนมาร์-ไทย (Ayeyawady-Chao Praya-Mekong Economic Cooperation Strategy: ACMECS) โดยมี 3 เส้นทาง ได้แก่ เส้นทางคมนาคมเชื่อมโยง ไทย-เมียนมาร์ เส้นทางคมนาคมเชื่อมโยง ไทย-ลาว และเส้นทางคมนาคมเชื่อมโยง ไทย-กัมพูชา (กรมทางหลวง, 2553)

นอกจากนี้ยังดำเนินกรอบความร่วมมือสามเหลี่ยมเศรษฐกิจอินโดนีเซีย-มาเลเซีย-ไทย (IMT-GT) และมีโครงการทางหลวงอาเซียนซึ่งเป็นโครงการที่กรมทางหลวงได้เข้ามา

มีส่วนร่วมในการพัฒนาทางหลวงระหว่างประเทศ มีเป้าหมายที่จะเชื่อมโยงการเดินทางติดต่อระหว่างพื้นที่ซึ่งมีศักยภาพสูงของประเทศสมาชิกอาเซียนเข้าด้วยกันมีจำนวนทั้งสิ้น 23 สายทาง ระยะทาง 36,600 กิโลเมตร

ทั้งนี้ รัฐบาลยังจัดสรรงบประมาณพัฒนาทางด่วนระหว่างเมืองและถนนในเขตชนบท และให้ภาคเอกชนมีส่วนร่วมในโครงการในการเป็นหุ้นส่วน หรือ Public – Private Partnership (PPP) รวมทั้งพัฒนาความร่วมมือระหว่างภาครัฐและภาคเอกชน หรือ Public-Private Collaboration (PPC) อีกด้วย

1.2 ทางเรือ ประเทศไทยมีทางออกอ่าวไทยและมีท่าเรือน้ำลึก 2 แห่ง คือ ท่าเรือแหลมฉบังและมาบตาพุด ซึ่งท่าเรือแหลมฉบังจะขยายขีดความสามารถในการขนส่งสินค้าทางตู้คอนเทนเนอร์ให้ได้ถึง 18 ล้านตู้และรองรับเรือสินค้าน้ำหนักมากกว่า 100,000 ตัน (DWT) ส่วนท่าเรือมาบตาพุดสามารถรองรับเรือสินค้าน้ำหนักมากถึง 120,000 ตัน (DWT) และออกแบบให้เป็นท่าพักสินค้าประเภทก๊าซและเคมีน้ำ รวมทั้งก๊าซธรรมชาติและปิโตรเคมีอีกด้วย (Thailand Board of Investment, 2015) นอกจากนี้ท่าเรือน้ำลึกแล้ว ไทยยังมีท่าเรือชายฝั่งจำนวนมากไว้รองรับโลจิสติกส์ โดยในปี พ.ศ.2556 การขนส่งสินค้าทางเรือผ่านท่าเรือกรุงเทพฯ เชียงแสนและเชียงของ แหลมฉบัง และระนองมีปริมาณถึง 87 ล้านตัน

1.3 ทางอากาศ ไทยมีแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน (Thailand Board of Investment, 2015) ในการพัฒนาท่าอากาศยาน 5 แห่งเพื่อรองรับการเป็นศูนย์กลางด้านการขนส่งทางอากาศ ประกอบด้วย ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ดอนเมือง ภูเก็ต เบตง และแม่สอด โดยคาดการณ์ว่าสินค้าทางอากาศจะมีปริมาณเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องจากในปี พ.ศ.2556 ซึ่งมีปริมาณมาก

ถึง 1.2 ล้านตัน โดยผ่านทางท่าอากาศยาน เชียงใหม่ เชียงราย หาดใหญ่ ภูเก็ต สุวรรณภูมิ และดอนเมือง จะเห็นได้ ไทยมีการพัฒนา โครงสร้างพื้นฐานทางกายภาพให้รองรับปริมาณ สินค้าที่มีแนวโน้มจะเพิ่มขึ้น ทั้งทางถนน ทางเรือ และทางอากาศ อาจกล่าวได้ว่า ไทยมีความพร้อม ในการเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ของอาเซียน

2. ด้านการวางกฎระเบียบและ ข้อมูล มีวัตถุประสงค์เพื่อส่งเสริมความเข้มแข็งให้ ไทยเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ของอาเซียน ซึ่งจำแนก ได้เป็น 4 ด้าน ได้แก่ ศุลกากร เขตเศรษฐกิจพิเศษ การส่งเสริมการค้าการลงทุน และการปฏิบัติการขนส่ง

2.1 ด้านศุลกากร กรมศุลกากร กระทรวงการคลัง ได้ดำเนินการเพื่อเสริมสร้างความเข้มแข็งให้ไทยเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ของ อาเซียนใน 5 ด้านหลัก (กรมศุลกากร, 2556) ได้แก่ มาตรการยกเลิกภาษีศุลกากรและมาตรการ ที่ไม่ใช่ภาษี การปรับปรุงแก้ไขกฎว่าด้วยถิ่นกำเนิด สินค้า (Rule of Origin) และระเบียบวิธีปฏิบัติ ที่ทันสมัย การนำระบบการรับรองถิ่นกำเนิดสินค้า ด้วยตนเองโดยผู้ส่งออก (Self-Certification) และ ใบขนสินค้าอาเซียน (ASEAN Customs Declaration Document: ACDD) ที่มีรูปแบบเดียวกัน เพื่อให้ สมาชิกใช้ในการผ่านพิธีการศุลกากรสำหรับการ นำเข้า/ส่งออก และใช้ผ่านแดนภายในอาเซียน ด้านที่ 4 คือ ระบบอิเล็กทรอนิกส์ ณ จุดเดียวของ อาเซียน (ASEAN Single Window) โดยกรมศุลกากร ได้จัดตั้ง National Single Window (NSW) เพื่อ บูรณาการ การเชื่อมโยงข้อมูลหน่วยงานภาครัฐ และภาคธุรกิจไว้ ณ จุดเดียว และด้านสุดท้าย คือ มาตรการกระตุ้นการรวมกลุ่มทางศุลกากร นอกจากนี้ ยังมีแผนงานศุลกากรเพื่อรองรับ AEC โดยจำแนก การพัฒนา 5 ด้าน ได้แก่ โครงสร้างพื้นฐานกฎหมาย กฎ และระเบียบ ระบบงาน เทคโนโลยี เครื่องมือ และอุปกรณ์ และการพัฒนาทรัพยากรบุคคล

2.2 เขตเศรษฐกิจพิเศษเพื่อ ส่งเสริมการค้าการลงทุนนั้น ประเทศไทยได้ กำหนดเขตเศรษฐกิจพิเศษระยะที่ 1 ไว้ใน 5 จังหวัด 6 พื้นที่ (เดิมธรรม ลิทธิเลิศ, 2558) ได้แก่ เขตเศรษฐกิจพิเศษตราด ครอบคลุมพื้นที่อำเภอ คลองใหญ่ มีด่านบ้านหาดเล็กเป็นจุดผ่านแดน เชื่อมจังหวัดเกาะกง ประเทศกัมพูชา เขตเศรษฐกิจ พิเศษตาก ครอบคลุมพื้นที่อำเภอแม่สอด พบพระ และแม่ระมาด มีด่านแม่สอดเป็นจุดผ่านแดน เชื่อมต่อเมืองเมียวดี ประเทศเมียนมาร์ เขตเศรษฐกิจพิเศษมุกดาหาร ครอบคลุมพื้นที่ อำเภอเมืองมุกดาหาร ห้วยใหญ่ และดอนตาล มีด่านมุกดาหารเป็นจุดผ่านแดนเชื่อมต่อแขวง สะหวันเขต สปป.ลาว เขตเศรษฐกิจพิเศษสระแก้ว ครอบคลุมพื้นที่อำเภออรัญประเทศ และวัฒนานคร มีด่านอรัญประเทศเป็นจุดผ่านแดนเชื่อมต่อ จังหวัดบันเตียเมียนเจย ประเทศกัมพูชา และเขต เศรษฐกิจพิเศษสงขลา ครอบคลุมพื้นที่อำเภอสะเดา มีด่านสะเดาและด่านปาดังเบซาร์เป็นจุดผ่านแดน เชื่อมต่อรัฐเคดาห์และรัฐเปอรัง ประเทศ มาเลเซีย โดยรัฐสนับสนุนการลงทุนในเขต เศรษฐกิจพิเศษในรูปแบบสิทธิประโยชน์ด้าน การลงทุนและการเงิน นอกจากนี้ ยังมีสิทธิ ประโยชน์ที่ได้รับจากกรมศุลกากรกรณีตั้งเขต ปลดอากรและคลังสินค้าทัณฑ์บนอีกด้วย การดำเนินการในระยะต่อไปคือ การพัฒนา เขตเศรษฐกิจพิเศษระยะที่ 2 ซึ่งครอบคลุม 5 จังหวัด ได้แก่ กาญจนบุรี เชียงราย หนองคาย นครพนม และนครราชสีมา ถือเป็นขยายการเชื่อมโยง ทางเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้านต่อไป

2.3 การส่งเสริมการค้าการลงทุน กรมการค้าต่างประเทศ กระทรวงพาณิชย์ได้ กำหนดยุทธศาสตร์ของภูมิภาคอาเซียน (ASEAN Hub) เพื่อส่งเสริมให้ไทยเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ ของอาเซียน ประกอบด้วย 5 ประเด็นยุทธศาสตร์

ได้แก่ การสร้างศักยภาพในการแสวงหาโอกาส และการเข้าสู่ตลาดอย่างเหมาะสม การบ่มเพาะความสัมพันธ์ระหว่างประเทศในภูมิภาคอาเซียน การส่งเสริมแลกเปลี่ยนการค้าและการลงทุนในประเทศเป้าหมาย การเจาะตลาดการค้า การลงทุนในประเทศเป้าหมาย หรือชักนำการลงทุนเข้ามาในประเทศไทย และการเข้าถึงแหล่งทรัพยากรวัตถุดิบและการจ้างผลิต

2.4 การปฏิบัติการณ์ขนส่ง ภาครัฐได้กำหนดกฎระเบียบเพื่อให้สอดคล้องและทันสมัยต่อการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ อาทิ พระราชบัญญัติขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 (กระทรวงคมนาคม) พระราชบัญญัติการส่งออกนอกและนำเข้าในราชอาณาจักรซึ่งสินค้า (ฉบับที่ 2) พ.ศ.2558 ทำให้เกิดความชัดเจนในการนำผ่าน (Bringing In-Transit) ถ่ายลำ (Transshipment) และผ่านแดน (Transit) สินค้า เพิ่มเติมจาก ฉบับปี พ.ศ. 2522 (กรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศ, 2555) อันเป็นการอำนวยความสะดวกทั้งผู้ให้บริการโลจิสติกส์และผู้ประกอบการนำเข้าส่งออกของประเทศเพื่อนบ้านในการนำสินค้าผ่าน ถ่ายลำ และผ่านแดนไปยังประเทศเหล่านั้น อย่างไรก็ตาม ภาครัฐควรมีการทบทวนกฎระเบียบให้สอดคล้องกับบริบทที่เปลี่ยนแปลงไป อาทิ พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 มาตรา 49 ผู้ขอใบอนุญาตขับรถยนต์สาธารณะตามมาตรา 43 (4) ต้องมีสัญชาติไทย พระราชบัญญัติการทำงานของคนต่างด้าว พ.ศ. 2521 (กระทรวงแรงงาน) ห้ามต่างชาติทำงานขับขี ยานยนต์ หรืองานขับขี ยานพาหนะที่ไม่ใช่เครื่องจักร หรือเครื่องกลยกเว้นงานขับขีเครื่องปั้นระหว่างประเทศ และกฎกระทรวงฉบับที่ 6 (พ.ศ.2522) ออกตามความในพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 ว่าด้วยการจำกัดความเร็วของรถบรรทุก การกำหนด

ให้มีด่านชั่งน้ำหนักและตรวจสินค้าในถนนสายหลัก เป็นต้น

3. ด้านทรัพยากรมนุษย์และผู้ประกอบการ เป็นการสนับสนุนด้านการจัดการด้านโลจิสติกส์ให้แก่ผู้ประกอบการทั้งที่เป็นผู้ผลิตและผู้ให้บริการด้านโลจิสติกส์ โดยไทยได้ดำเนินการดังต่อไปนี้

3.1 ส่งเสริมการพัฒนาหลักสูตรและสถาบันการศึกษาในระดับอาชีวศึกษาระดับอุดมศึกษา

3.2 จัดฝึกอบรมด้านโลจิสติกส์ โดยกรมพัฒนาฝีมือแรงงาน กระทรวงแรงงาน ส่วนส่งเสริมและพัฒนาคุณภาพการข้บริการกรมการขนส่งทางบก

3.3 ส่งเสริมให้ภาคเอกชนจัดฝึกอบรมในหลักสูตรระยะสั้น หรือระดับประกาศนียบัตร โดยเป็นความรู้ทั้งทางทฤษฎีและปฏิบัติ ประกอบด้วย ความรู้เกี่ยวกับทฤษฎีและการบริหารจัดการในกิจกรรมโลจิสติกส์ ความรู้เกี่ยวกับกระบวนการนำเข้าส่งออกสินค้า ความรู้เกี่ยวกับกฎหมายด้านโลจิสติกส์ การอบรมเพื่อเตรียมความพร้อมให้กับผู้ประกอบการ กรณีมีการเปลี่ยนแปลงหรือเพิ่มเติมในกฎ ระเบียบ ขั้นตอนการปฏิบัติบางประการ เป็นต้น

นอกจากนี้ กรมพัฒนาธุรกิจการค้าอยู่ระหว่างการร่างพระราชบัญญัติส่งเสริมและพัฒนาธุรกิจบริการโลจิสติกส์ เพื่อสนับสนุนและส่งเสริมธุรกิจบริการด้านโลจิสติกส์ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อพัฒนาศักยภาพการแข่งขันธุรกิจให้บริการโลจิสติกส์ของไทย เช่น การจัดการส่งสินค้า การขนส่ง (ไม่รวมถึงการขนส่งผู้โดยสาร) การรวบรวม การกระจายสินค้าหรือบริการ และกิจกรรมที่เกี่ยวข้อง จะเห็นได้ว่า ปัจจุบันไทยมีการพัฒนาและความก้าวหน้าสู่การเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ของอาเซียนใน 3 ด้าน ได้แก่ ด้านโครงสร้าง

พื้นฐานทางกายภาพ ด้านการวางกฎระเบียบ และข้อมูล และด้านทรัพยากรมนุษย์ และผู้ประกอบการ อีกทั้งยังมีการบูรณาการแผน และการประสานความร่วมมือระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งในระดับประเทศและระหว่างประเทศ เพื่อการสร้างความเข้มแข็งให้ไทยเป็นศูนย์กลาง โลจิสติกส์ของอาเซียนอีกด้วย

บทบาทภาครัฐในการสร้างความเข้มแข็งให้ไทยเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ของอาเซียน

ภาครัฐในบทความนี้ หมายถึง หน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ ซึ่งประกอบด้วย หน่วยงานส่วนกลาง ระดับกระทรวง อาทิ กระทรวงพาณิชย์ กระทรวงการคลัง กระทรวงคมนาคม กระทรวงเทคโนโลยีและสารสนเทศ กระทรวงศึกษาธิการ กระทรวงแรงงาน สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ และสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน เป็นต้น รวมทั้งหน่วยงานระดับภูมิภาค และท้องถิ่น ซึ่งมีบทบาทในการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ไทย

บทบาทของภาครัฐเปลี่ยนแปลงอย่างชัดเจนขึ้นเมื่อ Owen Hughs ได้กล่าวว่าภาครัฐได้ก้าวเข้าสู่กระบวนการทัศน์ใหม่ในผลงานชื่อ Public Management and Administration (Shafritz & Russell, 2005) โดยเปลี่ยนแปลงจากการเน้นปฏิบัติตามกฎระเบียบหรือกฎหมายที่ได้วางไว้ไปเป็นบทบาทใหม่ ต่อมา Osborne และ Gaebler (Osborne & Gaebler, 1992) ได้รวบรวม 10 บทบาทใหม่ไว้ในหนังสือ Reinventing Government อย่างไรก็ตาม บทบาทของภาครัฐได้ปรับเปลี่ยนอย่างต่อเนื่องเพื่อให้สอดคล้องกับพลวัตโลก Fox, Ward, & Howard (2002) ได้กล่าวถึงบทบาทของภาครัฐในปัจจุบันว่า ประกอบด้วย 4 บทบาท ได้แก่ การใช้อำนาจ (mandating) การอำนวยความสะดวก (facilitating) การเป็นหุ้นส่วน

(partnering) และการสนับสนุน (endorsing) ซึ่งผู้เขียนได้เปรียบเทียบกับบทบาทของภาครัฐที่ Osborne และ Gaebler (Osborne & Gaebler, 1992) ได้กล่าวไว้ ดังนี้

การใช้อำนาจ หมายถึง การใช้กฎหมายแบบบังคับและควบคุม การเป็นผู้วางกฎระเบียบและจัดตั้งหน่วยงานตรวจตราเพื่อให้เป็นไปตามระเบียบ การใช้รางวัลจูงใจและบทลงโทษทางการเงินและทางกฎหมาย คล้ายคลึงกับบทบาทที่ Osborne และ Gaebler ได้กล่าวว่า ภาครัฐควรขับเคลื่อนหรือวางกฎระเบียบใด ๆ โดยเน้นภารกิจเป็นหลักมากกว่าการขับเคลื่อนด้วยกฎระเบียบที่มีอยู่ ส่วนการอำนวยความสะดวก เป็นการใช้บทกฎหมายที่ให้อำนาจพิเศษ การจัดหาเงินทุนสนับสนุน การสร้างสิ่งจูงใจ การสร้างเสริมสมรรถภาพ การสร้างเหตุกระตุ้น การเพิ่มความตระหนักรู้ทางการตลาด คล้ายคลึงกับการที่ภาครัฐควรทำหน้าที่เป็นพี่เลี้ยงมากกว่าให้ระบบราชการลงมือทำงานเอง และมอบอำนาจให้กับภาคเอกชน หรือภาคประชาชนดำเนินการมากกว่าที่จะเป็นกลไกที่คอยให้บริการแต่อย่างเดียว การเป็นหุ้นส่วน หมายถึง การควมรวมทรัพยากรที่ใช้ในการดำเนินกิจกรรม การสร้างสัมพันธภาพกับผู้มีส่วนได้เสีย การสานเสวนา คล้ายคลึงกับบทบาทที่ภาครัฐควรมีลักษณะของการแข่งขัน การให้บริการสาธารณะ และดำเนินงานในลักษณะที่เป็นแบบรัฐวิสาหกิจมุ่งการแสวงหารายได้มากกว่าการใช้จ่าย รวมทั้งในการดำเนินงานนั้น ควรกระจายอำนาจจากข้างบนลงไปสู่ข้างล่างตามลำดับชั้น โดยเน้นให้ข้าราชการระดับปฏิบัติงานหลักมีส่วนร่วมในการตัดสินใจและการทำงานเป็นทีมและการสนับสนุน เป็นการสนับสนุนทางการเมือง หรือการประกาศเกียรติคุณต่อสาธารณชน ซึ่งบทบาทภาครัฐไทยที่ปรากฏชัดเจนมี 3 บทบาท ดังสรุปในตารางที่ 1

ตารางที่ 1 บทบาทภาครัฐไทยต่อความก้าวหน้าในการเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ของอาเซียน

บทบาท	ความก้าวหน้า
การใช้อำนาจ (mandating)	<ol style="list-style-type: none"> กำหนดให้มีโครงสร้างพื้นฐานทางกายภาพ ทางถนน ทางเรือ และทางอากาศ กำหนดแผนพัฒนาระบบโลจิสติกส์แห่งชาติ พ.ศ. 2550-2554 และแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของไทย ฉบับที่ 2 (พ.ศ. 2556-2560) กำหนดกฎหมายแบบบังคับและควบคุมกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับโลจิสติกส์ภายในประเทศ และระหว่างประเทศ กำหนดให้มีด่านซึ่งนำหนักและตรวจสินค้าในถนนสายหลัก
การอำนวยความสะดวก (facilitating)	<ol style="list-style-type: none"> จัดสรรงบประมาณในการพัฒนาทางด่วนระหว่างเมืองและถนนในเขตชนบท ส่งเสริมการส่งออก ปรับปรุงโครงสร้างการนำเข้าปรับโครงสร้างอุตสาหกรรมเพื่อการส่งออกและกระจายอุตสาหกรรมไปสู่ส่วนภูมิภาค ปรับปรุงด้านศุลกากรเพื่ออำนวยความสะดวกทางการค้า และโลจิสติกส์ สร้างเขตเศรษฐกิจพิเศษตามแนวชายแดนเพื่อนบ้าน ส่งเสริมการค้าการลงทุน โดยกำหนดยุทธศาสตร์ของภูมิภาคอาเซียน จัดฝึกอบรมด้านโลจิสติกส์โดยกรมพัฒนาฝีมือแรงงาน กระทรวงแรงงาน ส่วนส่งเสริมและพัฒนาคุณภาพการขับรถ กรมการขนส่งทางบก (ร่าง) พ.ร.บ. ส่งเสริมและพัฒนาธุรกิจบริการโลจิสติกส์ โดยกรมพัฒนาธุรกิจการค้าอยู่ระหว่างจัดทำร่างพรบ. เพื่อสนับสนุนและส่งเสริมธุรกิจบริการด้านโลจิสติกส์
การเป็นหุ้นส่วน (partnering)	<ol style="list-style-type: none"> บูรณาการจัดทำแผนและทำงานร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น กระทรวงพาณิชย์ (กรมการค้าต่างประเทศ กรมเจรจาการค้า) กระทรวงการคลัง (กรมศุลกากร) กระทรวงคมนาคม (กรมการขนส่งทางบก กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชย์นาวี กรมการขนส่งทางอากาศ การรถไฟแห่งประเทศไทย การท่าเรือแห่งประเทศไทย กรมทางหลวง สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร) กระทรวงเทคโนโลยีและสารสนเทศ กระทรวงศึกษาธิการ กระทรวงแรงงาน สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน และสมาพันธ์โลจิสติกส์ไทย เป็นต้น สนับสนุนภาคเอกชนให้มีส่วนร่วมในโครงการในการเป็นหุ้นส่วน (PPP) ในการพัฒนา/ลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐาน พัฒนาความร่วมมือระหว่างภาครัฐและภาคเอกชน (PPC) ส่งเสริมการพัฒนาหลักสูตรและสถาบันการศึกษาในระดับอาชีวศึกษาระดับอุดมศึกษา ส่งเสริมให้ภาคเอกชนจัดฝึกอบรมในหลักสูตรระยะสั้น หรือระดับประกาศนียบัตร โดยเป็นความรู้ทั้งทางทฤษฎีและปฏิบัติ

บทสรุป

ประเทศไทยให้ความสำคัญต่อการพัฒนาระบบโลจิสติกส์กว่า 6 ทศวรรษ ปัจจุบันมีความเข้มแข็งในการเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ของอาเซียนทั้งด้านโครงสร้างพื้นฐาน ด้านการวางกฎระเบียบและข้อมูล และด้านทรัพยากรมนุษย์และผู้ประกอบการ ซึ่งภาครัฐ โดยเฉพาะหน่วยงานในส่วนกลาง มีบทบาทใน 3 ด้าน คือ การใช้อำนาจ การอำนวยความสะดวก และการเป็นหุ้นส่วน บทบาทการใช้อำนาจนั้น มีการกำหนดให้มีโครงสร้างพื้นฐานทางกายภาพ การกำหนดแผนพัฒนาระบบโลจิสติกส์แห่งชาติ พ.ศ. 2550-2554 และแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของไทย ฉบับที่ 2 (พ.ศ. 2556-2560) การกำหนดกฎหมายแบบบังคับและควบคุมกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับโลจิสติกส์ภายในประเทศและระหว่างประเทศ ตลอดจนมีการกำหนดให้มีด่านซึ่งนำหนักและตรวจสินค้าในถนนสายหลัก

ส่วนบทบาทในการอำนวยความสะดวก ได้แก่ การจัดสรรงบประมาณในการพัฒนาทางด่วนระหว่างเมืองและถนนในเขตชนบท การส่งเสริมการส่งออก การปรับปรุงโครงสร้างการนำเข้า การปรับโครงสร้างอุตสาหกรรมเพื่อการส่งออก การกระจายอุตสาหกรรมไปสู่ส่วนภูมิภาค การปรับปรุงด้านศุลกากรเพื่ออำนวยความสะดวกทางการค้าและโลจิสติกส์ การสร้างเขตเศรษฐกิจพิเศษตามแนวชายแดนเพื่อบ้าน การส่งเสริมการค้าการลงทุน โดยกำหนดยุทธศาสตร์ของภูมิภาคอาเซียน นอกจากนี้ยังมีการจัดฝึกอบรมด้านโลจิสติกส์ การส่งเสริมและพัฒนาคุณภาพการขับรถ และ (ร่าง) พ.ร.บ.ส่งเสริมและพัฒนาธุรกิจบริการโลจิสติกส์เพื่อสนับสนุนและส่งเสริมธุรกิจบริการด้านโลจิสติกส์

สำหรับบทบาทการเป็นหุ้นส่วนนั้น ภาครัฐได้มีการบูรณาการจัดทำแผนและดำเนินงานร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับโลจิสติกส์ทั้งภาครัฐและเอกชน การสนับสนุนภาคเอกชนให้มีส่วนร่วมในโครงการในการเป็นหุ้นส่วน (PPP) ในการพัฒนาหรือลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐาน การพัฒนาความร่วมมือระหว่างภาครัฐและภาคเอกชน (PPC) การส่งเสริมการพัฒนาหลักสูตรและสถาบันการศึกษาในระดับอาชีวศึกษา ระดับอุดมศึกษา และการส่งเสริมให้ภาคเอกชนจัดฝึกอบรมในหลักสูตรระยะสั้น หรือระดับประกาศนียบัตร โดยเป็นความรู้ทั้งทางทฤษฎีและปฏิบัติ

อย่างไรก็ตาม เพื่อให้บรรลุเป้าหมายของโลจิสติกส์ คือ การเคลื่อนย้ายสินค้าและบริการไปยังทุกที่ในโลกอย่างสะดวก รวดเร็วและปลอดภัย โดยมีต้นทุนต่ำ ภาครัฐไทยควรให้ความสำคัญต่อการนำนโยบายไปปฏิบัติ โดยการจัดทำแผนงานและโครงการที่สอดคล้องกับนโยบายและบริบทที่เปลี่ยนแปลงไป การประสานงานระหว่างระดับนโยบายคือ ส่วนกลาง ส่วนภูมิภาค และส่วนท้องถิ่นซึ่งเป็นผู้ปฏิบัติให้มีการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ที่สอดคล้องกับนโยบาย และเหมาะสมกับบริบทของส่วนภูมิภาคและส่วนท้องถิ่น รวมทั้งกำหนดกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง อาทิ กฎระเบียบเกี่ยวกับความปลอดภัย ความมั่นคง การกำหนดด่านซึ่งนำหนักและตรวจสินค้า การจัดโซนการใช้ประโยชน์จากที่ดิน การเปลี่ยนแปลงด้านสิ่งแวดล้อม พลังงานทดแทนและสภาพอากาศ (Transportation Research Board, 2011) การปฏิบัติการณ์ขนส่งสำหรับสินค้าผ่าน ถายลำ และผ่านแดน ราคาและอัตราค่าใช้บริการ โครงสร้างพื้นฐาน เช่น อัตราค่าผ่านทาง อัตราค่าเช่าคลังสินค้าทั่วไปและคลังทัณฑ์บน เป็นต้น

เอกสารอ้างอิง

- กรมการค้าต่างประเทศ. (2557). *สรุปรายงานสถานการณ์การค้าชายแดนไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน*.
สืบค้น 26 เมษายน 2559, จาก
http://bts.dft.go.th/btsc/files/Border%20Trade%20Service%20Center/2.The%20%20trade/ABC123/10_Oct2557.pdf
- กรมการค้าต่างประเทศ. (2557). *โอกาสและความเป็นไปได้ของไทยในการพัฒนาเป็น “Logistics Hub of ASEAN”* สืบค้น 20 มีนาคม 2559, จาก <http://www.siblor.com/image/02-03-14.pdf>
- กรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศ. (2555). *ธุรกิจบริการ: โลจิสติกส์*. นนทบุรี: กรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศ กระทรวงพาณิชย์.
- กรมทางหลวง. (2553). *ทางหลวงเชื่อมโยงประเทศเพื่อนบ้าน*. สืบค้น 20 มีนาคม 2559, จาก
http://www.doh.go.th/content.aspx?c_id=26&sc_id=92
- กรมศุลกากร. (2556). *บทบาทของศุลกากรไทยกับการรวมกลุ่มประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน* โดย *International Cooperation Div.* As of 22 May 2013.
- เดิมนธรรม สิทธิเลิศ. (2558). *บทความพิเศษเขตเศรษฐกิจพิเศษไทย 5 จังหวัด 6 พื้นที่ เพื่อรองรับ AEC*.
สืบค้น 14 มีนาคม 2559, จาก
http://thailand.prd.go.th/1700/ewt/aseanhai/ewt_news.php?nid=4393&filename=index
- สถาบันระหว่างประเทศเพื่อการค้าและการพัฒนา. (2558). *การค้าระหว่างประเทศทางบกด้านตะวันออก*.
สืบค้น 26 เมษายน 2559, จาก
http://www.itd.or.th/wp-content/uploads/2015/05/PPT__R1_R10.pdf
- สภาผู้ขนส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย. (2550). *สารนารู้อสำหรับการปฏิรูประบบลอจิสติกส์ในองค์กรของคุณ*.
ขอนแก่น: ห้างหุ้นส่วนจำกัด. โรงพิมพ์คลังนานาวิทยา.
- สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ. (2556). *แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของไทย ฉบับที่ 2 (2556-2560)*. สืบค้น 20 มีนาคม 2559, จาก
http://www.nesdb.go.th/Portals/0/tasks/dev_logis/report/data_0411041213.pdf
- Fox, T., Ward, H., & Howard, B. (2002). *Public sector roles in strengthening corporate social responsibility: A Baseline Study*. *The World Bank*, 3-7.
- Grant, D. B., Labert, D. M., Stock, J. R., & Ellram, L. M. (2006). *Fundamentals of logistics management*. UK: McGraw-Hill Education.
- Osborne, D., & Gaebler, T., (1992). *Reinventing government: How the entrepreneurial spirit is transforming the public sector*. MA: Addison-Wesley Publ. Co.
- Shafritz, J. M., & Russel, E. W. (2005). *Introducing public administration*. USA: Pearson Education, Inc.
- Thailand Board of Investment. (2015). *Thailand: Asean's logistics hub*. Office of The Board of Investment. 3-16.
- Transportation Research Board. (2011). *Impacts of public policy on the freight transportation system*. USA: The Research and Innovative Technology Administration.
- World Bank. (2014). *Logistics Performance Index*. Retrieved March 22, 2016, from <http://lpi.worldbank.org/>