

แนวทางการพัฒนาและเตรียมพร้อมเพื่อเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ของเออีซี

โดย ดร.ธนิต โสรัตน์

ประธานบริษัทในเครือ วี-เซอร์ฟ กรุ๊ป

รองประธานสภาองค์การนายจ้างผู้ประกอบการค้าและอุตสาหกรรมไทย

www.tanitsorat.com

การเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์...ต้องพัฒนาคนก่อน

การเตรียมความพร้อมของไทยด้านโลจิสติกส์เพื่อการรองรับการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC) จำเป็นที่จะต้องขับเคลื่อนนโยบายไปสู่การเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ของภูมิภาค ซึ่งจะต้องให้เกิดผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจทั้งในระดับประเทศและระดับท้องถิ่นโดยแนวทางการพัฒนาจะต้องเชื่อมโยงกับภาคเอกชนเพื่อให้เข้าถึงโอกาส โดยแนวทางการพัฒนาจะต้องมีองค์ประกอบและกลไกในการขับเคลื่อน ซึ่งจะต้องมีการเชื่อมโยงเป็นคลัสเตอร์กับภาคเศรษฐกิจจริงทั้งด้านการค้า การลงทุน และบริการ รวมทั้งการพัฒนาทรัพยากรบุคคลด้านขนส่งและยกระดับด้านบริการ และการบริหารจัดการกฎระเบียบที่เอื้อต่อการขนส่งทั้งในประเทศและข้ามแดน จำเป็นที่จะต้องพัฒนาธุรกิจบริการโลจิสติกส์ซึ่งมีความอ่อนแอและเป็นจุดอ่อนของการเปิดเสรีภาคบริการของเอกชน

ทั้งนี้ผู้ประกอบการโลจิสติกส์ของไทยส่วนใหญ่เป็นขนาดกลางและรายย่อย ขาดการพัฒนาตนเองไปสู่การให้บริการระดับสากล ขาดขีดความสามารถในการเชื่อมโยงการแข่งขันระดับภูมิภาค รวมทั้งความน่าเชื่อถือ การขาดเครือข่ายทั้งในประเทศและระดับภูมิภาค การที่จะไปสู่เป้าหมายการเป็น “ศูนย์กลางโลจิสติกส์ของภูมิภาค” ต้องเริ่มที่การพัฒนาทรัพยากรมนุษย์หรือบุคลากรด้านโลจิสติกส์ ซึ่งต้องอาศัยความร่วมมือจากทั้งภาครัฐและภาคเอกชน โดยเฉพาะการเตรียมความพร้อมในการผลิตบุคลากรเพื่อรองรับการเชื่อมโยงการค้า การลงทุน และบริการ โดยเฉพาะด้านโลจิสติกส์ในระดับมาตรฐานสากล ปัจจุบันพบว่า มีสถาบันการศึกษาของทั้งภาครัฐและภาคเอกชนมีการเรียนการสอนสาขาการจัดการโลจิสติกส์ในสาขาต่างๆ อย่างแพร่หลายทั้งในระดับ ปวส. ระดับปริญญาตรี โท และเอก แต่ในเรื่องของคุณภาพและมาตรฐานการศึกษาทั้งอาจารย์ เนื้อหาหลักสูตร และความพร้อมของนักศึกษาคงต้องมีการปรับปรุงอีกมาก นอกจากนี้ การยกวิทยฐานะของผู้ที่จบการศึกษาและการกำหนดคุณวุฒิจากบุคลากรซึ่งทำงานที่เกี่ยวข้องกับโลจิสติกส์ยังไม่ได้รับการสนับสนุนจากภาครัฐเท่าที่ควรในฐานะสาขาอาชีพ อีกทั้งสถาบันการศึกษาแทบไม่มีหลักสูตรการบริหารจัดการโลจิสติกส์ข้ามแดน ซึ่งจะต้องศึกษาเกี่ยวกับภูมิศาสตร์ วัฒนธรรม และกฎหมายของแต่ละประเทศ รวมถึงจะต้องให้มีหลักสูตรภาคบังคับการฝึกงานในสถานประกอบการ หลักสูตรเกี่ยวข้องกับการขนส่งข้ามแดนระหว่างประเทศ กฎหมายศุลกากร และอื่นๆ ซึ่งช่องว่างเหล่านี้เป็นจุดบกพร่องที่

ประเทศไทยควรริบแก้ไข ซึ่งล้วนต้องอาศัยความร่วมมือจากทุกภาคส่วนทั้งภาครัฐโดยเฉพาะกระทรวงศึกษาธิการและกระทรวงแรงงานจะต้องร่วมมือกับภาคเอกชนและนายจ้างในสถานประกอบการต่างๆ ทั้งภาคอุตสาหกรรม ภาคค้าปลีก - ค้าส่ง และบริการโลจิสติกส์ ซึ่งจะต้องมีการเชื่อมโยงไปสู่ภาคเกษตรและเกษตรอุตสาหกรรม รวมทั้งองค์กรส่วนท้องถิ่นและผู้มีส่วนเกี่ยวข้องจะต้องมีการบูรณาการในการพัฒนาบุคลากรและขีดความสามารถในการแข่งขันด้านทรัพยากรมนุษย์ เพื่อเตรียมความพร้อมสู่เออีซีที่กำลังจะมาถึง

การเตรียมความพร้อมด้านอำนวยความสะดวกทางการค้า - ขนส่ง

นอกเหนือจากการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน ซึ่งปัจจุบันสามารถเชื่อมโยงได้กับทุกประเทศ กอร์ปทั้งรัฐบาลภายใต้ คสช. มีนโยบายที่จะพัฒนาระบบรางเดี่ยวและรางทางคู่เชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน เช่น ประเทศลาวและ กัมพูชา ซึ่งจะยิ่งเป็นการเพิ่มศักยภาพของการเชื่อมโยงการค้าและการลงทุนรวมทั้งภาคบริการ อย่างไรก็ตามการพัฒนาเพื่อเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ของภูมิภาค นอกเหนือจากการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน และการพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ทั้งในระบบการศึกษาและในระบบแรงงาน ยังจำเป็นที่จะต้องเตรียมพร้อมด้านอำนวยความสะดวกการค้าและขนส่ง (Trade & Transport Facilitation) ที่เกี่ยวกับกฎหมาย ข้อบังคับ ความสอดคล้อง และมาตรฐานเพื่อให้สินค้า-บริการ รวมทั้งข้อมูลข่าวสารสามารถเคลื่อนย้ายได้อย่างมีประสิทธิภาพ เกี่ยวข้องกับการเชื่อมโยงด้านการขนส่งสินค้าข้ามพรมแดนประเทศเพื่อนบ้าน ซึ่งแม้ว่าที่ผ่านมาจะมีการเจรจาไปมากแล้วทั้งกรอบอาเซียนและกรอบข้อตกลงต่างๆ เช่น กรอบเจรจาขนส่งภายใต้ความร่วมมือประเทศลุ่มแม่น้ำโขง (GMS) แต่ในทางปฏิบัติมีเพียงประเทศสปป.ลาวเท่านั้นที่มีข้อตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามแดน แต่สำหรับประเทศอื่นข้อตกลงยังไม่สามารถขับเคลื่อน เพราะยังติดปัญหาเกี่ยวกับโควตาจำนวนรถที่ยังตกลงกันไม่ได้

ทั้งนี้จะต้องเร่งเจรจาในการจัดทำข้อตกลงในการกำหนดเส้นทางขนส่งผ่านแดนเพื่อการเข้าไปในประเทศสมาชิก หรือที่เรียกว่า Truck Route และข้อตกลงเกี่ยวกับการประกันภัยและความรับผิดชอบทั้งสินค้าและบุคคลที่สาม ทุกเส้นทางที่เข้าไปในประเทศเพื่อนบ้านยังไม่สามารถประกันภัยสินค้า ขณะที่ประเทศพม่าปัจจุบันยังไม่มีบริษัทรับประกันภัยทุกประเภท ผู้ประกอบการจะต้องมีการบริหารความเสี่ยงกันเอง นอกจากนี้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องจะต้องเร่งเจรจาจัดระบบมาตรฐานยานยนต์และใบขับขี่อาเซียน ซึ่งบางประเทศสามารถทำใบขับขี่อาเซียนได้ แต่หลายประเทศก็ยังมีปัญหาเกี่ยวกับมาตรฐานพาหนะ ด้านการจราจรซึ่งมีความแตกต่างกัน เช่น เกี่ยวกับมาตรฐานการขับขี่ขวาและชิดซ้าย เกี่ยวกับป้ายสัญญาณจราจรซึ่งมีความแตกต่างทั้งภาษาและสัญลักษณ์ ฯลฯ ทำให้เป็นข้ออ้างในด้านความปลอดภัย อีกทั้งการ

เชื่อมโยงด้านเอกสารสำหรับสินค้าและคนผ่านแดน ซึ่งแต่ละประเทศมีความแตกต่างกัน เช่น ระยะเวลาทำการปิด - เปิดด่าน ซึ่งไม่ตรงกัน รวมทั้งแบบฟอร์มและพิธีการต่างๆ ระบบศุลกากร การตรวจคนเข้าเมือง การกักกันโรค (CIQ) และการออกใบรับรองแหล่งกำเนิดสินค้า (C/O : CERTIFICATE OF ORIGIN) ซึ่งเป็นเอกสารสำคัญที่ใช้ในการยกเว้นภาษีนำเข้าของอาเซียน อย่างไรก็ตาม **ประเด็นที่ค่อนข้างมีปัญหาเกี่ยวข้องกับการขนส่งข้ามแดนจากประเทศที่สาม (TRANSHIPMENT)** ซึ่งมีปัญหาค่อนข้างมากจากฝั่งประเทศไทยทั้งจากการเปิดตรวจสินค้า รวมทั้งกฎหมายควบคุมสินค้าที่แตกต่างกัน เช่น สินค้าต้องห้ามของกฎหมายไทยแต่ประเทศปลายทางเป็นสินค้าที่ถูกต้องตามกฎหมาย รวมทั้งสินค้าที่แท้จริงไม่ตรงกับที่สำแดงในเอกสาร เช่น จำนวน, หน่วยนับ ฯลฯ โดยเฉพาะประเด็นความไม่ชัดเจนของกฎระเบียบของศุลกากร เช่น การขออนุญาตการนำเข้าสินค้าอาหาร ยา และอื่นๆ ซึ่งต้องเข้าใจว่าสินค้าผ่านแดนหรือข้ามแดนผู้นำเข้าและผู้รับสินค้ามีสำนักงานและธุรกรรมอยู่ในประเทศไทยจึงไม่สามารถดำเนินการขอใบอนุญาตนำเข้าได้ ซึ่งหากประเทศไทยต้องการเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ของภูมิภาคคงต้องปรับกฎระเบียบภายในอีกมาก รวมทั้งมีการเจรจาเกี่ยวกับด้านมาตรฐานสุขอนามัยและสิ่งแวดล้อม ซึ่งแต่ละประเทศยังมีความแตกต่างกันจำเป็นที่จะต้องมีมาตรฐานอาเซียนโดยเฉพาะสินค้าประเภทอาหาร ยา และสินค้าที่เกี่ยวข้องกับอิเล็กทรอนิกส์ เพราะจะเป็นปัญหาเมื่อมีการเปิดเสรีการค้าเต็มรูปแบบ

ผู้ให้บริการโลจิสติกส์จุดอ่อนของการเข้าสู่ AEC

การเตรียมพร้อมด้านโลจิสติกส์เพื่อรองรับการเข้าสู่เออีซีเกี่ยวข้องกับหลายหน่วยงาน เช่น กระทรวงการคลัง คมนาคม พาณิชยกรรม อุตสาหกรรม กระทรวงเกษตร กระทรวงเทคโนโลยีสารสนเทศ ฯลฯ ซึ่งการพัฒนา ระบบโลจิสติกส์จะต้องเริ่มที่รัฐจะต้องมีหน่วยงานที่เข้ามาดูแลพันธกิจได้ทั้งระบบ รวมถึงการกำหนดสถานภาพของธุรกิจให้บริการโลจิสติกส์ จุดอ่อนของการเปิดเสรีเออีซีอยู่ที่ภาคบริการโลจิสติกส์ ซึ่งขาดทั้งกฎหมายในการกำกับดูแล และขาดหน่วยงานรัฐที่เป็นเจ้าภาพในการขับเคลื่อน ขณะที่ภาคธุรกิจเองซึ่งส่วนใหญ่เป็นธุรกิจขนาดกลางและเล็ก ขาดความเป็นมืออาชีพในระดับสากล ขาดเครือข่ายในการให้บริการ ทั้งในระดับประเทศและในระดับภูมิภาค การดำเนินธุรกิจไม่ครบวงจร ขาดทั้งเครื่องมือเทคโนโลยี นวัตกรรม รวมทั้งขาดความน่าเชื่อถือ ขาดการรวมตัวในลักษณะองค์กร ส่งผลต่อศักยภาพในการให้บริการ โอกาสที่จะถูกแย่งพื้นที่ตลาดมีความเป็นไปได้ค่อนข้างสูง และมีข้อจำกัดในด้านการเคลื่อนย้ายการลงทุนไปในประเทศสมาชิกอาเซียน ภาคบริการโลจิสติกส์เป็นภาคที่อ่อนแอที่ภาครัฐและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องจะต้องเข้ามาดูแลอย่างเร่งด่วน จำเป็นที่ประเทศไทยจะต้องเร่งพัฒนาศักยภาพด้านบริการโลจิสติกส์ให้สามารถสนับสนุนเชื่อมโยงกับโครงสร้างพื้นฐานที่มีอยู่ เพื่อให้เกิดการไหลลื่นของการค้าการลงทุน และการบริการได้อย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล จำเป็นที่จะต้องพัฒนาด้านศักยภาพในการ

แข่งขัน เช่น ด้านศักยภาพของการให้บริการทั้งด้านมาตรฐานการให้บริการและการลงทุนในพาหนะ-อุปกรณ์ขนส่ง ด้านเครือข่ายการให้บริการ (Network) ด้านความพร้อมของบุคลากรและความเป็นสากล และด้านการบริหารจัดการความเสี่ยงและความต่อเนื่องของธุรกิจ ซึ่งจนถึงขณะนี้ผู้ประกอบการไทยส่วนใหญ่ยังขาดการพัฒนาและเตรียมความพร้อมเพื่อรับมือกับการแข่งขันภายใต้กรอบการเปิดเสรีภาคบริการ ซึ่งจะต้องเร่งพัฒนาส่งเสริมธุรกิจบริการโลจิสติกส์โดยเฉพาะรายย่อยและ SMEs โดยการยกระดับผู้ประกอบการไทยให้เป็นมืออาชีพ สามารถให้บริการแบบครบวงจร สามารถแข่งขันกับต่างชาติได้ ทั้งในเชิงประสิทธิภาพในงานบริการและในเชิงต้นทุน

AEC กับการเชื่อมโยงภาคธุรกิจจริง

กุญแจแห่งความสำเร็จของการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน หรือ AEC อยู่ที่ผลประโยชน์แห่งชาติซึ่งเกี่ยวข้องกับการเชื่อมโยงกับโซุ่ปทานภาคธุรกิจจริง อีกทั้งการเข้าสู่เออีซีผู้ประกอบการขนาดใหญ่และเอสเอ็มอี รวมทั้งท้องถิ่นจะต้องเข้าถึงโอกาสภายใต้การเปิดตลาด การค้า-บริการ และการลงทุนจะต้องมีการพัฒนาจังหวัดที่มีชายแดนด้วยการยกระดับชายแดนให้เป็นนครชายแดนหรือ “BORDER CITIES” ไม่ใช่เป็นเพียงประตูทางผ่าน (Gateway) ของสินค้าเท่านั้น ซึ่งจะต้องมีการผลักดันให้มีเขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดนหรือนิคมอุตสาหกรรมชายแดน รวมทั้งศูนย์กระจายสินค้าข้ามแดนและศูนย์รวบรวมตู้สินค้า (ICD) ซึ่งนอกเหนือสนับสนุนความคล่องตัวของเคลื่อนย้ายการค้า - บริการ - การลงทุนข้ามพรมแดนระหว่างประเทศ ยังเอื้อต่อการกระจายรายได้ให้กับจังหวัดที่ติดกับชายแดน

ทั้งนี้ผลประโยชน์แห่งชาติจากการเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ของภูมิภาคเป็นเป้าหมายหลักของการเตรียมพร้อมด้านโลจิสติกส์ภายใต้การเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน จำเป็นที่จะต้องมีการวางแผนและยุทธศาสตร์ มีกลไกและดัชนีชี้วัดและหน่วยงานรัฐซึ่งจะต้องเข้ามารับผิดชอบดูแลการขับเคลื่อน อีกทั้งจำเป็นต้องมีมาตรการส่งเสริมขีดความสามารถในการแข่งขันของผู้ประกอบการของไทยโดยเฉพาะ SMEs ไม่ว่าจะเป็นภาคอุตสาหกรรมและบริการให้สามารถรับมือต่อโอกาสและความท้าทายภายใต้บริบทของเออีซี ซึ่งจะต้องกำหนดเป็นนโยบายเพื่อให้การผลักดันเข้าสู่เออีซีรวมทั้งการเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ของไทยบังเกิดผลที่เป็นรูปธรรมและจับต้องได้ เป็นผลประโยชน์ต่อประเทศ ประชาชน และทุกกลุ่มสามารถเข้าถึงโอกาสได้อย่างแท้จริง

รายงานเรื่อง “แนวทางการพัฒนาและเตรียมพร้อมเพื่อเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ของเออีซี”

โดย ดร.ธนิต โสรัตน์ จัดทำขึ้นเพื่อเนื่องในโอกาสครบรอบ 20 ปี

สภาองค์การนายจ้างผู้ประกอบการค้าและอุตสาหกรรมไทย

โดยสามารถติดตามรายงานฉบับนี้และบทความอื่นๆ ได้ที่

www.tanitsorat.com และ Facebook/Tanit.Sorat

รวมทั้งบทสัมภาษณ์ต่างๆ ได้ที่ Youtube.com โดยใช้คีย์เวิร์ด ดร.ธนิต โสรัตน์