

กบส. : คณะกรรมการพัฒนาระบบโลจิสติกส์แห่งชาติ

รัฐบาลเอาจริง...หรือแค่เป็นการสร้างภาพ..?

รัฐบาลชุดนายอภิสิทธิ์ เวชชาชีวะ ได้มีมติแต่งตั้งคณะกรรมการโลจิสติกส์แห่งชาติ หรือ กบส. (คณะกรรมการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ) โดยมี นายกรัฐมนตรีเป็นประธาน และกรรมการประกอบด้วย รัฐมนตรีและปลัดกระทรวงเศรษฐกิจที่เกี่ยวข้อง รวมทั้ง รองนายกรัฐมนตรี จาติกวณิช รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลัง และนายกรณ์ศักดิ์ สภาวสุ รองนายกรัฐมนตรี นอกเหนือจากนี้ ก็ยังมีองค์กรเอกชน ได้แก่ สมาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย , สภาหอการค้าแห่งประเทศไทย และสมาคมธนาคารแห่งประเทศไทย โดยการประชุมที่ผ่านมาได้มีมติเห็นชอบกำหนดยุทธศาสตร์ไว้ 5 กรอบ สำหรับเป้าหมายที่สำคัญของ คณะกรรมการชุดนี้ ก็คือ การลดต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศ ซึ่งปัจจุบันอยู่ที่ร้อยละ 18.9 ของ GDP ซึ่งสูงกว่าเฉลี่ยของประเทศที่พัฒนาแล้ว ซึ่งควรจะมีต้นทุนโลจิสติกส์ประมาณร้อยละ 7-10 ของ GDP ซึ่งต้นทุนโลจิสติกส์ที่สูงส่งผลกระทบต่อประสิทธิภาพและขีดความสามารถในด้านการแข่งขัน อันที่จริงแล้ว ประเทศไทยเริ่มมีการพัฒนาระบบโลจิสติกส์มาตั้งแต่ พ.ศ. 2545 แต่การพัฒนาโลจิสติกส์ของไทยส่วนใหญ่แล้ว งบประมาณไปอยู่ที่โครงสร้างพื้นฐานทางถนน ส่วนการพัฒนาการขนส่งระบบรางและการขนส่งทางแม่น้ำและชายฝั่งมีการพัฒนาที่น้อยมาก ในแง่ของภาคเอกชนโดย 3 สถาบัน ซึ่งกล่าวถึงข้างต้น ได้มีการรวมตัวกันจัดตั้งเป็นคณะกรรมการร่วม พัฒนาระบบโลจิสติกส์ กกร. (ดร.ธนิต โสรัตน์ เป็นประธานฯ) โดยได้มีการตกลงภายใต้กรอบของ กบส. ในทิศทางเดียวกัน และมีการแบ่งการทำงานประเด็นยุทธศาสตร์ให้แก่สถาบันเป็นเจ้าของ ซึ่งในช่วงเดือนมีนาคมที่ผ่านมา ได้มีการจัดประชุมระดมความคิดเห็นของผู้ประกอบการ กำหนดเป็นกรอบข้อเสนอแนะการทำงานของ กบส. เพื่อนำประเด็นแต่ละยุทธศาสตร์ที่ได้นำเสนอภาครัฐ ประกอบด้วย

ยุทธศาสตร์การปรับปรุงประสิทธิภาพระบบโลจิสติกส์ในภาคการผลิต

พันธกิจและเป้าหมาย ให้มีระบบการบริหารจัดการโลจิสติกส์ที่แท้จริงไปสู่ภาคอุตสาหกรรม โดยให้มีกระบวนการสร้างความรู้และความเข้าใจให้ผู้ประกอบการไทย โดยเฉพาะ SMEs เห็นถึงความสำคัญของการใช้ระบบโลจิสติกส์ ทั้งเพื่อประสิทธิภาพในการส่งมอบ และเพิ่มขีดความสามารถด้านการลดต้นทุน โดยเฉพาะที่เกี่ยวข้องกับต้นทุนสินค้าคงคลัง โดยกำหนดแผนการดำเนินการให้มีการจัดทำอุตสาหกรรมตัวอย่าง ที่เป็น Best Practice ซึ่งอาจจะให้มีอุตสาหกรรมนำร่องที่รัฐบาลมีงบประมาณเข้าไปสนับสนุนให้เกิดอุตสาหกรรมต้นแบบด้านโลจิสติกส์ โดยจัดให้มีโครงการสัญจรให้ความรู้กับผู้ประกอบการโดยเฉพาะ SMEs และในต่างจังหวัด

ยุทธศาสตร์การเพิ่มประสิทธิภาพระบบขนส่งและโลจิสติกส์

พันธกิจและเป้าหมาย มุ่งไปสู่การลดสัดส่วนการขนส่งทางถนนซึ่งปัจจุบันมีสัดส่วนอยู่ที่ร้อยละ 86 โดยส่งเสริมและพัฒนาการปรับเปลี่ยนโหมดขนส่งไปสู่การขนส่งทางรางและทางน้ำ ซึ่งเป็นประเภทการขนส่งประหยัดพลังงาน ลดปัญหาจราจรและสิ่งแวดล้อม นอกจากนี้ จะต้องมีการกำหนดยุทธศาสตร์ในการเชื่อมโครงสร้างพื้นฐานของแต่ละโหมดให้สามารถมีการ Shift Mode ได้ อย่างเป็นสะดวก ยุทธศาสตร์นี้ยังรวมถึง การส่งเสริมและพัฒนาเส้นทางขนส่งสินค้าทางถนน ไปสู่ประเทศเพื่อนบ้าน และการพัฒนาเขตอุตสาหกรรมชายแดน และศูนย์ขนส่ง / กระจายสินค้าชายแดน

ยุทธศาสตร์การพัฒนาธุรกิจผู้ให้บริการโลจิสติกส์

พันธกิจและเป้าหมาย เพื่อสร้างขีดความสามารถในการแข่งขันให้ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ของไทย มีศักยภาพและการให้บริการที่เป็นสากล โดยแผนการดำเนินการจะต้องมีการสร้างการดำเนินการให้มีการรับช่วงต่อการบริการโลจิสติกส์ให้กับภาคอุตสาหกรรม ซึ่งในประเทศที่พัฒนาแล้ว สัดส่วนการใช้ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ จะอยู่ที่ประมาณ 80% ขณะที่ประเทศไทยมีสัดส่วนการใช้ อยู่เพียง 20% นอกจากนี้ ภาครัฐจะต้องมีส่วนร่วมในการสร้างเครือข่ายในต่างประเทศ ซึ่งธุรกิจของคนไทยมีความเสียเปรียบธุรกิจให้บริการจากต่างชาติ กรอบยุทธศาสตร์นี้ยังรวมถึงการติดตามและศึกษาผลกระทบต่อการเปิดเสรีภาคบริการด้านโลจิสติกส์ ภายใต้กรอบ ASEAN Economic Community ที่จะเริ่มมีผลการบังคับใช้ในปี 2015

ยุทธศาสตร์การปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้า

พันธกิจและเป้าหมาย จะเป็นการลดข้อจำกัดและแก้ไขปัญหอุปสรรคที่เกิดจากกฎระเบียบ ข้อบังคับ กฎหมาย และอัตราภาษีอากร ซึ่งเป็นอุปสรรคต่อประสิทธิภาพของการเคลื่อนย้าย จัดเก็บ กระจายสินค้า โดยมีการศึกษาถึงกฎหมายที่ล้าสมัยที่ไม่เอื้อต่อการลงทุน และการอำนวยความสะดวกทางการค้า เพื่อให้มีการปรับปรุง เปลี่ยนแปลงงานด้านพิธีการศุลกากร ให้เป็นระบบที่เป็นสากล สอดคล้องกับเทคโนโลยีสมัยใหม่ นอกจากนี้ จะมีการติดตามและผลักดันแผนการพัฒนาระบบ Single Window Entry ของภาครัฐ ให้เกิดเจ้าภาพและการบริการที่ชัดเจนไม่มีความซ้ำซ้อน

ยุทธศาสตร์การพัฒนากำลังคนและข้อมูลด้านโลจิสติกส์

พันธกิจและเป้าหมาย จะเป็นการส่งเสริมและพัฒนาให้มีการนำระบบสารสนเทศโลจิสติกส์ เข้ามาใช้ในหน่วยงานของรัฐและเอกชนในลักษณะที่เป็น e-Logistics รวมไปถึงการสร้างองค์ความรู้ทั้งในระดับภาคการศึกษาตั้งแต่อาชีวะจนไปสู่ระดับปริญญา ซึ่งรวมถึงการจัดให้มีการ “Trainer the Trainee” ให้กับอาจารย์ผู้สอน และส่งเสริมให้มีการนำระบบสหกิจศึกษาเพื่อสร้างเสริมให้นักเรียน / นักศึกษา มีประสบการณ์จริงในการฝึกงานกับภาคธุรกิจ เพื่อสามารถนำไปใช้ในการทำงานในภาคการผลิต , ภาคการค้า และภาคอุตสาหกรรม

ทั้งนี้ ภายใต้กรอบยุทธศาสตร์ที่กล่าวข้างต้น จัดได้ว่าเป็นกรอบซึ่งภาคเอกชนมีความพึงประสงค์ที่ให้ภาครัฐมีการสนับสนุน โดยเฉพาะให้คณะกรรมการโลจิสติกส์แห่งชาติ (กบส.) ใช้เป็นแนวทางในการดำเนินการ ซึ่งในช่วงเดือนเมษายนที่ผ่านมา ได้มีการพูดคุยและนำประเด็นยุทธศาสตร์ดังกล่าวส่งมอบให้กับสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ในฐานะที่เป็นเลขานุการของ กบส. ซึ่งอันที่จริงคณะกรรมการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ในลักษณะเช่นนี้ ก็เคยจัดตั้งมาหลายรัฐบาล เช่น สมัยรัฐบาลนายทักษิณฯ ตั้งมาแล้วไม่เคยมีการประชุม ต่อมาสมัยรัฐบาลนายสุรนันทน์ฯ ประชุมได้ 1-2 ครั้ง ยังไม่ได้ทำอะไรก็เปลี่ยนรัฐบาลเป็นนายกสมัตร์ฯ ซึ่งก็ประชุมเพียงครั้งเดียว ต่อมาสมัยนายกสมชายฯ ยังไม่ทันประชุมก็เปลี่ยนเป็นรัฐบาลนายอภิสิทธิ์ฯ ซึ่งเคยประชุมเพียงครั้งเดียวเมื่อเดือนมีนาคม จนบัดนี้ ก็ยังไม่มีทำที่ว่าจะเรียกประชุมใหม่ ซึ่งก็เห็นใจท่านนายกฯ เพราะมีงานเข้ามาหลายด้าน อันที่จริง งาน กบส. ท่านอาจมอบนโยบายและสั่งการให้ รัฐมนตรีช่วยฯท่านได้รับผิดชอบและฟังภาคเอกชนมากมายหน่อยไม่ใช่เชิญไปเป็นไม้ประดับ เพราะท่านบอกว่าทำเพื่อภาคเอกชน ที่สำคัญจะต้องมีการติดตาม และรัฐบาลต้องเอาจริง ไม่เช่นนั้น กบส. ก็คงเป็นเพียงการสร้างภาพไม่หวังว่าความสัมฤทธิ์ผลที่ไม่สามารถจับต้องได้เหมือนในอดีตที่ผ่านมา