



Cluster SMEs

S

รายงานการศึกษา

เครือข่ายวิสาหกิจ

อุตสาหกรรมโลจิสติกส์

จังหวัดกรุงเทพมหานคร

M

สำนักงาน

ส่งเสริมวิสาหกิจขนาดกลาง

และขนาดย่อม กรกฎาคม 2551

E

สารบัญ

	หน้า
บทที่ 1	ข้อมูลเครือข่ายวิสาหกิจอุตสาหกรรมโลจิสติกส์
	1-22
1.	การวิเคราะห์อุตสาหกรรมโลจิสติกส์
	1
1.1	ปัจจัยการผลิต
	1
1.2	เงื่อนไขด้านอุปสงค์
	2
1.3	อุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องกัน
	2
1.4	บริบทของการแข่งขัน
	2
2.	ภาพรวมของเครือข่ายวิสาหกิจอุตสาหกรรมโลจิสติกส์
	5
-	แผนภาพเครือข่ายวิสาหกิจอุตสาหกรรมโลจิสติกส์
	13
3.	การประเมินปัจจัยแวดล้อมทางธุรกิจของอุตสาหกรรมโลจิสติกส์
	15
-	การวิเคราะห์สถานการณ์ จุดแข็ง (Strength) จุดอ่อน (Weakness) โอกาส (Opportunity) และ ภัยคุกคาม (Threat) ของเครือข่ายวิสาหกิจอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ (กรุงเทพฯ)
	15
-	ระดับศักยภาพของเครือข่ายวิสาหกิจอุตสาหกรรมโลจิสติกส์
	21
-	ปัจจัยแห่งความสำเร็จ (Key Success Factors) ของการพัฒนาเครือข่ายวิสาหกิจของอุตสาหกรรมโลจิสติกส์
	22
บทที่ 2	แผนภาพ Cluster กิจการอุตสาหกรรมโลจิสติกส์
	23-24
1.	ภาพรวมกลุ่มจังหวัด
	23
2.	แผนภาพเครือข่ายวิสาหกิจ (Cluster)
	24

สารบัญ (ต่อ)

	หน้า
บทที่ 3 แผนปฏิบัติการส่งเสริม SMEs ของเครือข่ายวิสาหกิจอุตสาหกรรม โลจิสติกส์	25-43
1. แผนปฏิบัติการส่งเสริมเครือข่ายวิสาหกิจอุตสาหกรรมโลจิสติกส์	25
- วิสัยทัศน์	25
- พันธกิจ	25
- ประเด็นยุทธศาสตร์	26
- เป้าประสงค์	26
- แผนงาน/โครงการส่งเสริม SMEs	27
2. การพิจารณาจัดลำดับความสำคัญของโครงการภายใต้แผนปฏิบัติการ ส่งเสริม SMEs อุตสาหกรรมโลจิสติกส์	33
3. การเชื่อมโยงระหว่างการพัฒนาเครือข่ายวิสาหกิจในแต่ละอุตสาหกรรม เป้าหมายที่มีความสัมพันธ์ในระดับจังหวัดและระดับภาค	33
4. ข้อเสนอแนะกระบวนการ /กลไกการแปลงแผนฯ สู่การปฏิบัติอย่างมี ประสิทธิภาพ	34
5. รายละเอียดโครงการสำคัญในการพัฒนาผู้ประกอบการวิสาหกิจ ขนาดกลางและขนาดย่อมเครือข่ายวิสาหกิจอุตสาหกรรมโลจิสติกส์	35

สารบัญตาราง

	หน้า	
ตารางที่ 1.1	สรุปการวิเคราะห์เครือข่ายวิสาหกิจอุตสาหกรรมโลจิสติกส์	3
ตารางที่ 3.1	ตารางสรุปวิสัยทัศน์ พันธกิจ ประเด็นยุทธศาสตร์ เป้าประสงค์ แผนงานโครงการเครือข่ายวิสาหกิจอุตสาหกรรมโลจิสติกส์	28
ตารางที่ 3.2	ตารางสรุปชุดโครงการ จากแผนงานโครงการเครือข่ายวิสาหกิจ อุตสาหกรรมโลจิสติกส์	31

สารบัญภาพ

	หน้า	
ภาพที่ 1.1	มูลค่าตลาดของ LSPs ในประเทศไทย	10
ภาพที่ 1.2	SMEs ในช่วงโลจิสติกส์ขาออกจำเป็นต้องอาศัยบริการจาก LSPs	11
ภาพที่ 1.3	แผนภาพเครือข่ายวิสาหกิจอุตสาหกรรมโลจิสติกส์	14
ภาพที่ 1.4	การประเมินปัจจัยแวดล้อมทางธุรกิจของอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ Diamond Model	20
ภาพที่ 1.5	ระดับศักยภาพของเครือข่ายวิสาหกิจอุตสาหกรรมโลจิสติกส์	21

บทที่ 1

ข้อมูลเครือข่ายวิสาหกิจอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ (กรุงเทพมหานคร)

เครือข่ายวิสาหกิจอุตสาหกรรมโลจิสติกส์

1. การวิเคราะห์อุตสาหกรรมโลจิสติกส์

1.1 ปัจจัยการผลิต

1.1.1 อัตราการเจริญเติบโตของมูลค่าการค้า

อัตราการเจริญเติบโตของมูลค่าการค้าที่เพิ่มขึ้นส่งผลต่อระบบโลจิสติกส์ที่จำเป็นต้องมีการบริหารจัดการต้นทุนโลจิสติกส์ให้มีประสิทธิภาพเพื่อลดต้นทุนการผลิต

1.1.2 ยอดปริมาณการบริการ

การให้บริการด้านโลจิสติกส์ของบริษัทในประเทศไทยมีการให้บริการด้านการขนส่งทั้งทางถนน ทางน้ำ และทางอากาศ การจัดเก็บ การบริหารสินค้าคงคลัง การกระจายสินค้า และการติดสลากหรือบรรจุหีบห่อในคลังสินค้า การให้บริการทางด้านศุลกากร และการนำเข้าและส่งออกสินค้า การให้บริการงานด้านเทคโนโลยีสารสนเทศและงานที่ปรึกษาด้านโลจิสติกส์ โดยมีจำนวนผู้ให้บริการในแต่ละกิจกรรมที่ ครอบคลุมต่างกัน จึงยากต่อการระบุยอดปริมาณการบริการอย่างชัดเจน แต่พอจะสามารถสรุปการให้บริการในด้านต่าง ๆ ได้ ดังตารางที่ 4.8

1.1.3 จำนวนผู้ประกอบการ SMEs

ผู้ประกอบการส่วนใหญ่เป็นธุรกิจขนาดกลางและขนาดย่อม มีเงินทุนจดทะเบียนน้อยกว่าบริษัทต่างประเทศที่มาลงทุน

1.1.4 โครงสร้างพื้นฐาน

โครงสร้างพื้นฐานมีความพอเพียงในระดับหนึ่ง เนื่องจากมีการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานอย่างต่อเนื่อง เช่นการวางเครือข่ายถนนทั่วประเทศ การสร้างสนามบินสุวรรณภูมิ แต่การขนส่งยังมีการกระจุกตัวอยู่ที่การใช้รถบรรทุก ขณะที่การขนส่งทางน้ำ และระบบรางยังไม่ได้ใช้อย่างเต็มประสิทธิภาพ ภาคธุรกิจระดับ SMEs ยังไม่มีการนำเทคโนโลยีสารสนเทศ (Information Technology : IT) ที่มีประสิทธิภาพมาช่วยในการบริหารระบบโลจิสติกส์

1.1.5 มูลค่าทุนจดทะเบียน

แม้จำนวนบริษัทที่ให้บริการด้านโลจิสติกส์ของประเทศไทยจะมีจำนวนมาก แต่ทุนจดทะเบียนของบริษัทต่างชาติมีมากกว่า

1.1.6 ผู้ประกอบการด้านโลจิสติกส์

ผู้ประกอบการยังขาดข้อมูลและความรู้ในการประยุกต์การจัดการ โลจิสติกส์ให้เกิดประโยชน์ บุคลากรระดับบริหารขาดความรู้ความเข้าใจในกา ารบริหาร โลจิสติกส์ ขาดความรู้ความชำนาญ และทักษะที่จำเป็น ส่วนใหญ่อาศัยประสบการณ์ในการบริหารจัดการ

1.1.7 แรงงานที่มีทักษะ

บุคลากรยังขาดความเข้าใจที่แท้จริงด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ และ โลจิสติกส์ทุกระดับ เนื่องจากโลจิสติกส์นับเป็นเรื่องใหม่สำหรับประเทศไทย จึงยังขาดหลักสูตรอบรมที่ได้มาตรฐาน และขาดบุคลากรในการถ่ายทอดความรู้ ขาดข้อมูลในด้านกำลังคนในภาพรวม และรายสาขาอุตสาหกรรม

1.1.8 ต้นทุนโลจิสติกส์

ความสามารถในการบริหารจัดการต้นทุน โลจิสติกส์ของไทยยังสูงมากเมื่อเทียบกับประเทศญี่ปุ่น สหรัฐอเมริกา และบางประเทศในทวีปยุโรป

1.2 เงื่อนไขด้านอุปสงค์

1.2.1 ความต้องการผู้ใช้บริการ

มีความต้องการในการใช้บริการด้าน โลจิสติกส์ที่มีประสิทธิภาพเพื่อการลดต้นทุนในการผลิต

1.3 อุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องกัน

1.3.1 การรวมกันเป็น Cluster

อุตสาหกรรมโลจิสติกส์มีการรวมกันเป็น Cluster ของผู้ให้บริการด้านต่าง ๆ อย่างเกี่ยวเนื่องในระบบโลจิสติกส์ จากผู้ผลิตจนถึงผู้บริโภค

1.3.2 จำนวนสมาคม/ชมรม

การจัดตั้งสมาคมเกิดขึ้นตามความต้องการรวมกลุ่มกันตามประเภทของกิจกรรมในระบบโลจิสติกส์

1.3.3 การเชื่อมโยงของธุรกิจต่าง ๆ

ธุรกิจการให้บริการต่าง ๆในระบบโลจิสติกส์มีความเชื่อมโยงกัน โดยตลอดตั้งแต่การขนส่งทั้งขาเข้าและขาออก การบริหารจัดการคลังสินค้า การเคลื่อนย้าย การจัดส่งของ การดูแลพัสดุคงคลัง การวางแผนทั้งด้านอุปทาน และด้านอุปสงค์ ตั้งแต่เริ่มต้นจนถึงผู้บริโภค

1.4 บริบทของการแข่งขัน

1.4.1 นโยบาย กฎหมายและระเบียบข้อบังคับ

ขาดนโยบายที่ชัดเจนและไม่มีการวางแผนเพื่อแก้ไขปัญหาในภาพรวม ไม่มีการบูรณาการเป็นแผนยุทธศาสตร์ที่ยังขาดการเชื่อมโยงสู่การปฏิบัติจริง กฎหมายและระเบียบข้อบังคับขาดความชัดเจน ซ้ำซ้อน และล่าช้า เป็นปัญหาในการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของไทย เช่น ไม่มี

กฎหมายเฉพาะสำหรับการขนส่งภายในประเทศ ทั้งทางบก ทางอากาศ และทางน้ำ จึงต้องใช้กฎหมายแพ่งและพาณิชย์ หรือกฎหมายเฉพาะของหน่วยงาน ขาดกฎหมายกำกับและส่งเสริมธุรกิจการให้บริการ Logistics Service Provider (LSP) กฎระเบียบข้อบังคับไม่สนับสนุนการทำธุรกรรมอิเล็กทรอนิกส์ ฯลฯ

1.4.2 ปัจจัยในประเทศที่สนับสนุนการลงทุน

ปัจจัยพื้นฐานด้านต่าง ๆ ที่รองรับการลงทุนในระบบโลจิสติกส์ของประเทศ ยังไม่เป็นที่ดึงดูดต่อการตัดสินใจลงทุนด้านโลจิสติกส์ของต่างชาติ สำหรับนักลงทุนไทยให้ความสนใจกับการจัดการระบบโลจิสติกส์ของตนเองให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น

1.4.3 การปรับปรุงประสิทธิภาพอย่างต่อเนื่อง

ทั้งภาครัฐและเอกชนมีความพยายามในการร่วมมือกันวางแนวทางในการพัฒนาอุตสาหกรรมนี้อย่างต่อเนื่อง ซึ่งที่ผ่านมาเป็นการพัฒนาในเชิงนโยบายแต่ยังไม่มีการนำไปปฏิบัติอย่างเป็นรูปธรรมมากนัก แต่ในอนาคตก็มีแนวโน้มว่าจะมีการพัฒนาในด้านต่าง ๆ อย่างจริงจังมากขึ้น

1.4.4 บรรยากาศการแข่งขัน

การแข่งขันกันตามศักยภาพในการให้บริการสำหรับบริษัทของไทย แต่ไม่สามารถแข่งขันกับบริษัทต่างชาติที่มีเงินทุนสูงได้

1.4.5 การแข่งขันด้านราคา

ในการให้บริการจำเป็นต้องคำนึงถึงการลดต้นทุนในการจัดการด้านโลจิสติกส์ จึงเลือกให้และใช้บริการกับบริษัทที่ราคาถูก และมีการส่งถ่ายลูกค้านั้นในกลุ่มที่ให้บริการเหมือนกันอยู่

ตารางที่ 1.1 สรุปการวิเคราะห์เครือข่ายวิสาหกิจอุตสาหกรรม โลจิสติกส์

หมวดข้อมูล	รายละเอียดข้อมูลอุตสาหกรรมโลจิสติกส์	
	ประเทศ	กรุงเทพมหานคร
ปัจจัยการผลิต		
• มูลค่าการส่งออกสินค้าไปต่างประเทศ	3.33 ล้านล้านบาท(ปี 2546)	N/A
• ปริมาณการขนส่งทางอากาศ	119,678 ตัน	58,912 ตัน (49.23%)
• ปริมาณการให้บริการขนส่งถ่ายสินค้า ณ ท่าอากาศยาน	1,185,563 เมตริกตัน	1,130,298 เมตริกตัน
• ปริมาณการขนส่งสินค้าทางรถไฟ	11,760 พันตัน	N/A
• ปริมาณการขนส่งสินค้าทางถนน	430,275 พันตัน	N/A
• ปริมาณการขนส่งสินค้าผ่านท่าเรือขาเข้า	ท่าเรือแหลมฉบัง 12,604,711 ตัน ตู้สินค้า 1,859,115 TEUs	ท่าเรือกรุงเทพ 8,900,000 ตัน

ตารางที่ 1.1 (ต่อ) สรุปการวิเคราะห์เครือข่ายวิสาหกิจอุตสาหกรรมโลจิสติกส์

หมวดข้อมูล	รายละเอียดข้อมูลอุตสาหกรรมโลจิสติกส์	
	ประเทศ	กรุงเทพมหานคร
ปัจจัยการผลิต (ต่อ)		
• ปริมาณการขนส่งสินค้าผ่านท่าเรือขาออก	ท่าเรือแหลมฉบัง 22,891,910 ตัน ตู้สินค้า 1,896,927 TEUs	ท่าเรือกรุงเทพ 7,200,000 ตัน
• ปริมาณเรือ (เที่ยว)	7,578 เที่ยว	2,571 เที่ยว
• ปริมาณสินค้าเข้าของท่าเรือ	21,820,620 ตัน	8,851,772 ตัน
• ปริมาณสินค้าออกของท่าเรือ	31,077,422 ตัน	7,179,407 ตัน
• อัตราการเจริญเติบโตของมูลค่าการค้า	เพิ่มขึ้น	N/A
• ขอบปริมาณการบริการ	มาก	N/A
• จำนวนผู้ประกอบการ SMEs	220	212
• โครงสร้างพื้นฐาน	พอเพียงในระดับหนึ่ง	N/A
• มูลค่าทุนจดทะเบียน	น้อย	N/A
• ผู้ประกอบการด้านโลจิสติกส์	N/A	อาศัยประสบการณ์
• แรงงานที่มีทักษะ	ขาดแคลน	N/A
• แหล่งเงินทุน	11 ธนาคารของรัฐ 22 ธนาคารพาณิชย์ 4,249 สาขา + 21 บริษัทเงินทุน	4 ธนาคารของรัฐที่เกี่ยวข้อง 22 ธนาคารพาณิชย์ 1,405 สาขา + 21 บริษัทเงินทุน
• แหล่งเงินทุน	ไม่สามารถเข้าถึง	N/A
• ต้นทุนโลจิสติกส์	ประมาณ 19 %	N/A
เงื่อนไขด้านอุปสงค์		
• ความต้องการของผู้ใช้บริการ	ตามธรรมชาติ	N/A
• ปริมาณน้ำมันที่ใช้ (เทียบกับน้ำมันดิบ)	23,491 พันตัน	N/A
อุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องกัน		
• การรวมตัวกันเป็น Cluster	N/A	ชัดเจน
• จำนวนสมาคม/ชมรม	17 สมาคม	17 สมาคม
• การเชื่อมโยงของธุรกิจต่าง ๆ	เชื่อมโยงโดยธรรมชาติ	เชื่อมโยงโดยธรรมชาติ

ตารางที่ 1.1 (ต่อ) สรุปการวิเคราะห์เครือข่ายวิสาหกิจอุตสาหกรรมโลจิสติกส์

หมวดข้อมูล	รายละเอียดข้อมูลอุตสาหกรรมโลจิสติกส์	
	ประเทศ	กรุงเทพมหานคร
บริบทของการแข่งขัน		
• กฏระเบียบ ข้อบังคับ	มาก	มาก
• ปัจจัยในประเทศที่สนับสนุนการลงทุน	ปานกลาง	ปานกลาง
• การปรับปรุงประสิทธิภาพอย่างต่อเนื่อง	กำลังดำเนินการ	กำลังดำเนินการ
• บรรยากาศการแข่งขัน	ปานกลาง	ปานกลาง
• การแข่งขันด้านราคา	ปานกลาง	ปานกลาง

2. ภาพรวมของเครือข่ายวิสาหกิจอุตสาหกรรมโลจิสติกส์

โลจิสติกส์ (Logistics) เป็นส่วนหนึ่งของกระบวนการโซ่อุปทาน (Supply Chain) เพื่อช่วยในการวางแผน การสนับสนุน การควบคุมการไหลอย่างมีประสิทธิภาพและมีประสิทธิผล ตลอดจนการเก็บรักษาสินค้า บริการและสิ่งที่เกี่ยวข้องกับข้อมูลจากจุดเริ่มต้น ไปสู่จุดสุดท้าย เพื่อตอบสนองความต้องการของลูกค้า (นิยามจาก The Council of Logistical Management: CLM) ทั้งนี้โลจิสติกส์เป็นตลาดที่กำลังเติบโตขึ้นเรื่อย ๆ และอยู่ในระดับแนวหน้าของโลก ด้วยการแก้ปัญหาจากเดิมที่เคยเป็นการขนส่งแบบเอกเทศและการแก้ไขปัญหาในเรื่องของการกักตุนสินค้าไปสู่การเป็นคู่ค้าทางธุรกิจโดยเฉพาะการจัดการทางด้านซัพพลายเชนและการเพิ่มคุณค่าให้กับผลิตภัณฑ์ ตลอดจนบริการต่าง ๆ ด้วย ทั้งนี้โลจิสติกส์เป็นกุญแจสำคัญในระบบเศรษฐกิจ สองแนวทาง คือ

ประการแรก โลจิสติกส์เป็นรายจ่ายที่สำคัญสำหรับธุรกิจต่าง ๆ ซึ่งจะส่งผลกระทบต่อและได้รับผลกระทบจากกิจกรรมอื่นในระบบเศรษฐกิจ ตัวอย่างเช่น ในสหรัฐอเมริกาโลจิสติกส์มีมูลค่าประมาณ 10.5% ของผลิตภัณฑ์มวลรวมประชาชาติหรือ GDP ในปี ค.ศ. 1996 อุตสาหกรรมต่าง ๆ ในสหรัฐฯ มีรายจ่ายเกี่ยวกับค่าขนส่ง 451,000 ล้านดอลลาร์ ค่าคลังสินค้า ค่าจัดเก็บ และค่าขนย้ายรวม 311,000 ล้านดอลลาร์ และค่าใช้จ่ายอื่น ๆ เกี่ยวกับโลจิสติกส์ มีมูลค่ารวมทั้งสิ้นประมาณ 797,000 ล้านดอลลาร์

ประการที่สอง โลจิสติกส์ได้รองรับการเปลี่ยนแปลงและกระบวนการของธุรกรรมทางเศรษฐกิจ และได้กลายเป็นกิจกรรมสำคัญในด้านการสนับสนุนการขายเสมือนหนึ่งเป็นสินค้าและบริการด้วย หากสินค้าไม่มาถึงตรงตามกำหนด ลูกค้าก็ไม่สามารถซื้อสินค้านั้นได้ หรือถ้าหาก

สินค้าไม่ถูกส่งไปในสถานที่หรือในสภาพที่เหมาะสมการขายก็จะเกิดขึ้นไม่ได้ ดังนั้นกิจกรรมในโซ่อุปทานก็จะได้รับผลกระทบ

ด้วยเหตุนี้ รัฐบาลจากหลายประเทศทั่วโลก จึงหันมาให้ความสนใจกับการขนส่งและโลจิสติกส์ เพื่อเป็นกลยุทธ์ในทางเศรษฐกิจให้กับประเทศของตนเอง โดยได้มีการพัฒนาโครงสร้างภายในอย่างแข็งแกร่งเพื่อพัฒนาระบบขนส่งและโลจิสติกส์ซึ่งมีความแตกต่างกันออกไป เช่น การพัฒนาท่าเรือ ถนน ทางรถไฟ ตลอดจนการใช้ความร่วมมือกันของที่ปรึกษาผู้ชำนาญการ รวมถึงเทคโนโลยีด้านโลจิสติกส์ยังมีการพัฒนาอย่างมาก และได้สนับสนุนงานโลจิสติกส์โดยตรง การพัฒนาระบบสารสนเทศที่สำคัญ ได้แก่ EDI บาร์โค้ด ข้อมูล ณ จุดขาย (POS) และการส่งข้อมูลผ่านดาวเทียม การพัฒนาระบบคลังสินค้าอัตโนมัตินี้จะต้องรวมเข้าไปในการวางแผนโลจิสติกส์เพื่อการปรับปรุงเทคโนโลยี ซึ่งส่งผลอย่างลึกซึ้งในส่วนของบุคลากรด้านโลจิสติกส์ต้องประสานงานกับหน่วยงานอื่น รวมทั้งช่วยสร้างความสามารถที่จะเข้าถึงข้อมูลได้บ่อยครั้งขึ้นและมีข้อมูลที่ถูกต้องมากขึ้น เมื่อผสมผสานเทคโนโลยีสารสนเทศกับระบบคลังสินค้าอัตโนมัติเข้าด้วยกันจะสามารถช่วยลดความผันแปรที่เกิดจากมนุษย์ และสร้างโอกาสในการพัฒนาการบริการลูกค้าให้ดีขึ้นได้

ส่วนการพัฒนาโลจิสติกส์ของประเทศไทยในปัจจุบัน สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติได้รายงานภาพรวมความก้าวหน้าการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศว่า ตลอดระยะเวลาสองปีที่ผ่านมา หน่วยงานและองค์กรต่าง ๆ ของไทย ทั้งภาครัฐ เอกชน สถาบันวิชาการ และสื่อมวลชน ได้แสดงออกถึงความตื่นตัว และความพยายามร่วมกันในการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของไทย โดยมีความก้าวหน้าสำคัญ ได้แก่ การผลักดันให้การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ได้รับการยอมรับว่าเป็นวาระแห่งชาติในการยกระดับขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ การเริ่มดำเนินการโครงการพัฒนาท่าเรือน้ำลึกปากบารา การผลักดันนโยบายการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ การริเริ่มโครงการ Single Window Entry เพื่ออำนวยความสะดวกด้านพิธีการศุลกากรในการนำเข้า - ส่งออก การปรับปรุงบริการที่เกี่ยวข้องกับการนำเข้าส่งออกของหน่วยงานภาครัฐ ทั้งในส่วนกลาง ภูมิภาค ท่าเรือ และด่านชายแดน รวมทั้งการพัฒนาบุคลากรด้านโลจิสติกส์โดยการอบรมฝีมือ แรงงานและการสนับสนุนทุนการศึกษา อย่างไรก็ตาม แม้ว่าประสิทธิภาพ การให้บริการบางด้าน เช่น ท่าเรือ และศุลกากร มีการปรับปรุงดีขึ้น แต่เนื่องจากเป็นระยะเริ่มต้น หลายโครงการอยู่ระหว่างการศึกษา ผลที่เป็นรูปธรรมจึงยังไม่ปรากฏชัดเจน โดยมีประเด็นสำคัญที่จะต้องเร่งรัดผลักดันอย่างต่อเนื่อง ได้แก่

- การจัดลำดับความสำคัญโครงการด้านโครงสร้างพื้นฐาน
- การพัฒนาระบบฐานข้อมูลและตัวชี้วัดเพื่อการติดตามประเมินผล
- การพัฒนาบุคลากรระดับอาชีวศึกษา
- การพัฒนาผู้ให้บริการโลจิสติกส์

- การเชื่อมโยงการพัฒนาโลจิสติกส์กับการเจรจาทางการค้าในระดับภูมิภาค
- การผลักดัน ปรับปรุง กฎหมายและกฎระเบียบที่เป็นอุปสรรคต่อการอำนวยความสะดวกในการขนส่งและการค้า เช่น กฎหมายลำดัดบรองภายใต้ พรบ.ธุรกรรมอิเล็กทรอนิกส์ว่าด้วยการทำธุรกรรมอิเล็กทรอนิกส์ภาครัฐการกำกับธุรกิจบริการเกี่ยวกับธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ เป็นต้น

ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ (Logistics Service Providers: LSPs)

ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ (Logistics Service Provider) หมายถึง ผู้ให้บริการภายนอกบริษัทที่นำเสนอบริการบางกิจกรรมหรือทุกกิจกรรมของโลจิสติกส์แก่ผู้รับบริการ ซึ่งสามารถแบ่งผู้ให้บริการโลจิสติกส์เป็น 4 กลุ่มงานหลัก ได้แก่

1. การขนส่งสินค้า (Freight Transportation and Forwarding) ครอบคลุมงานทางโลจิสติกส์ที่เกี่ยวข้องกับการให้บริการด้านการขนส่งสินค้าทั้งภายในและส่งออกนอกประเทศ ผ่านรูปแบบการขนส่งแบบต่าง ๆ ทั้งทางถนน ทางทะเล และทางอากาศ
2. การจัดเก็บ ดูแล บริหารคลังสินค้า และการติดฉลากหรือบรรจุภัณฑ์ (Warehousing /Inventory Management and Packaging) หมายถึง งานทางโลจิสติกส์ที่เกี่ยวข้องกับการให้บริการด้านการจัดเก็บ การบริหารสินค้าคงคลัง การกระจายสินค้า และการติดฉลากหรือบรรจุภัณฑ์ในคลังสินค้า
3. การให้บริการพิธีการต่าง ๆ ที่เกี่ยวกับงานโลจิสติกส์ (Non-Asset Based Logistics Services) ครอบคลุมงานพิธีการ หรืองานเอกสารต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการนำเข้าหรือส่งออกสินค้า พิธีการศุลกากร หรือสรรพากร
4. การให้บริการงานด้านเทคโนโลยีสารสนเทศและงานที่ปรึกษาด้านโลจิสติกส์ (Information and Communication Technology Consulting) หมายถึง งานโลจิสติกส์ที่เกี่ยวข้องกับการให้บริการเสริม เช่น เทคโนโลยีสารสนเทศ และการให้คำปรึกษาด้านโลจิสติกส์

จากร่างแผนแม่บทการพัฒนาโลจิสติกส์ของประเทศไทยโดย สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ได้รายงานการศึกษาศาน การณ์ปัจจุบันของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ พบว่า ปัจจุบันกระแสการพัฒนาแบบโลกาภิวัตน์ที่มุ่งเปิดเสรีทางการค้าและบริการระหว่างกลุ่มประเทศทำให้เกิดสภาพการแข่งขันของธุรกิจเพิ่มสูงขึ้น (Hyper Competition) ในขณะเดียวกันกับการพัฒนาเทคโนโลยีที่ก้าวหน้าไปมาก ทำให้ลักษณะการแข่งขันของธุรกิจเปลี่ยนจากการอาศัยความได้เปรียบจากปัจจัยการผลิตราคาต่ำไปเป็นการแข่งขันด้วยการยกระดับประสิทธิภาพในการผลิต และเน้นการสร้างนวัตกรรมเพื่อเสนอมูลค่าเพิ่มให้กับลูกค้า (Value Proposition) ซึ่งจากปรากฏการณ์ดังกล่าวผนวกกับเงื่อนไขทรัพยากรที่จำกัด จึงผลักดันให้ภาคธุรกิจเริ่มหันมาให้ความสำคัญกับการมุ่งเพิ่มประสิทธิภาพการผลิตเฉพาะกิจกรรมหลักของธุรกิจส่วนของกิจกรรม (Core Business) และพยายาม Outsource กิจกรรมที่ไม่ได้เป็นแกนหลักออกไป (Non-Core

Business) โดยเฉพาะอย่างยิ่งงานด้านบริการ โลจิสติกส์บางอย่างที่ควรให้กับผู้เชี่ยวชาญนอกบริษัท ทำแทนให้ ซึ่งจะสามารถช่วยลดต้นทุนการดำเนินงาน และสร้างมูลค่าเพิ่มให้กับธุรกิจได้อย่างมาก เช่น จากรายงานการศึกษา พบว่า การจ้างผู้ให้บริการ โลจิสติกส์สามารถช่วยลดต้นทุนด้านการขนส่ง และคลังสินค้าในภาคธุรกิจได้ราวถึง ร้อยละ 15-20 และยังช่วยพัฒนาคุณภาพของบริการที่มีให้แก่ ผู้บริโภค เช่น การย่นระยะเวลาการส่งสินค้าถึงมือผู้บริโภคที่ ลดลงได้ถึงร้อยละ 10-20 ดังนั้น ด้วย ศักยภาพของการใช้บริการ โลจิสติกส์ต่อการสร้างขีดความสามารถของธุรกิจดังกล่าว จึงแสดงให้เห็นอย่างชัดเจนว่า หากประเทศไทยจะพัฒนาระบบ โลจิสติกส์ให้เป็นปัจจัยหลัก (Key Factor) ของ การยกระดับขีดความสามารถในการแข่งขันแล้ว จำเป็นอย่างยิ่งที่จะต้องมีการเร่งพัฒนา ผู้ ให้บริการ โลจิสติกส์ในประเทศไทยให้แพร่หลาย และมีความเข้มแข็งเช่นเดียวกับประเทศพัฒนา แล้ว อาทิเช่น ในยุโรปที่มีการศึกษา พบว่า ผู้ประกอบการธุรกิจมีการใช้บริการของ ผู้ให้บริการ โลจิสติกส์ในระดับที่สูงมาก โดยเฉพาะด้านขนส่งใช้บริการถึงร้อยละ 75

จากการศึกษามูลค่าตลาดโลจิสติกส์ของโลกในปี พ.ศ. 2544 พบว่า มีขนาดใหญ่ถึง 3.8 ล้านล้านเหรียญสหรัฐหรือคิดเป็นร้อยละ 16 ของมูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมประชาชาติทุกประเทศ รวมกัน โดยตลาดในภูมิภาคเอเชียมีขนาดใหญ่เป็นอันดับ 4 ใกล้เคียงกับตลาดในยุโรป ด้วยมูลค่า ตลาดประมาณ 824 พันล้านเหรียญสหรัฐ นอกจากนี้ จากรายงานการสำรวจล่าสุดในปี พ.ศ. 2547 พบว่าผู้ประกอบการธุรกิจในภูมิภาคเอเชียแปซิฟิกที่ใช้บริการ Outsource จากผู้ให้บริการ โลจิสติกส์ มีค่าใช้จ่ายในการ Outsource สูงสุดประมาณร้อยละ 63 ของค่าใช้จ่ายด้านโลจิสติกส์ทั้งหมด และ คาดว่าสัดส่วนดังกล่าวจะเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วเป็นร้อยละ 76 ในช่วงปี พ.ศ. 2550-2552 จึงอาจกล่าว ได้ว่า ธุรกิจให้บริการ โลจิสติกส์ในภูมิภาคเอเชียแปซิฟิกจะมีบทบาทสำคัญและมีศักยภาพที่จะ เติบโตขึ้นอย่างมากในอนาคต ซึ่งจากการประมาณการเบื้องต้น คาดว่าจะสามารถขยายตัวได้สูงถึง 3-4 เท่าของอัตราการเติบโตทางเศรษฐกิจโดยเฉลี่ยของภูมิภาค (ร้อยละ 4 ต่อปี) หรือประมาณร้อยละ 12 -15 ไปตลอดจนถึงปี พ.ศ. 2553 โดยเฉพาะในอุตสาหกรรมประเภทสินค้าอิเล็กทรอนิกส์ สินค้าอุปโภคบริโภค เคมีภัณฑ์ ยานยนต์ และผลิตภัณฑ์สิ่งทอ ทั้งนี้ เป็นผลสืบเนื่องมาจากปัจจัย ขับเคลื่อน 3 ประการ ทางด้านเศรษฐกิจสังคม ได้แก่ 1) การที่รัฐบาลพัฒนาและลงทุนเพื่อกระจาย ความมั่งคั่งไปยังเมืองอื่นๆ นอกเหนือจากเมืองหลัก 2) การขยายตัวอย่างรวดเร็วของธุรกิจค้าปลีก แนวใหม่ ซึ่งเป็นธุรกิจสำคัญที่ต้องพึ่งพาบริการ โลจิสติกส์อย่างมาก และ 3) การขยายตัวของความต้องการสินค้าอุตสาหกรรมจากประเทศต่าง ๆ ทั่วโลก

นอก จากนี้ผลการศึกษากลุ่ม ผู้ให้บริการ โลจิสติกส์ในสหรัฐอเมริกา พบว่า บริการของ ผู้ให้บริการ โลจิสติกส์เป็นปัจจัยสำคัญในการดำเนินการทางด้าน โลจิสติกส์เพื่อ ลด ต้นทุน ของสินค้าและพัฒนาการให้บริการของตนเอง และยังเป็น การเพิ่มประสิทธิภาพทางด้าน ซัพพลายเชนและ โลจิสติกส์ให้กับองค์กรอีกด้วย ในประเทศสิงคโปร์ซึ่งมุ่งสู่ความเป็นผู้นำของ ศูนย์กลางโลจิสติกส์ แห่งภูมิภาคเอเชีย พบว่า กลุ่มผู้ให้บริการ โลจิสติกส์ในประเทศสิงคโปร์

มีความก้าวหน้าและเติบโตล้ำหน้าประเทศอื่น ๆ ในภูมิภาคเอเชียอยู่มาก มีการนำเทคโนโลยีสารสนเทศโดยเฉพาะอิคอมเมิร์ซมาใช้อย่างแพร่หลายเพื่อประโยชน์ในด้านลูกค้าสัมพันธ์ และการเพิ่มประสิทธิภาพในการปฏิบัติงานขององค์กร (Menachof 2000) การสำรวจทางด้าน 3PL ในฮ่องกงที่วางนโยบายการเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์แห่งภูมิภาคเอเชียนั้น พบว่า ฮ่องกงมีความสามารถในการดำเนินการส่วนพื้นฐานของโลจิสติกส์ เช่น การขนส่ง การกระจายสินค้า และคลังสินค้าอยู่มาก แต่ยังคงขาดการพัฒนาในส่วนของการเพิ่มคุณค่าโลจิสติกส์ (Value-added logistics) ประเทศจีนเอง ก็กำลังมุ่งที่จะพัฒนาโลจิสติกส์ของตนเองเพื่อเป็นศูนย์กลาง โลจิสติกส์ในเอเชียเช่นกัน โดยมีกลุ่มผู้ให้บริการโลจิสติกส์เป็นต้นฉบับเคลื่อนที่สำคัญ ซึ่งพบว่า ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ในประเทศจีนเป็นหนึ่งในอุตสาหกรรมที่มีอัตราการเติบโตที่สูง มาก และยังคงต้องมีการพัฒนาต่อไปทั้งทางด้านบริการและเทคโนโลยีสารสนเทศ แต่ยังมีอุปสรรคสำคัญที่การพัฒนาโครงสร้างการขนส่งภายในประเทศ

สถานการณ์ปัจจุบันของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ในประเทศไทย

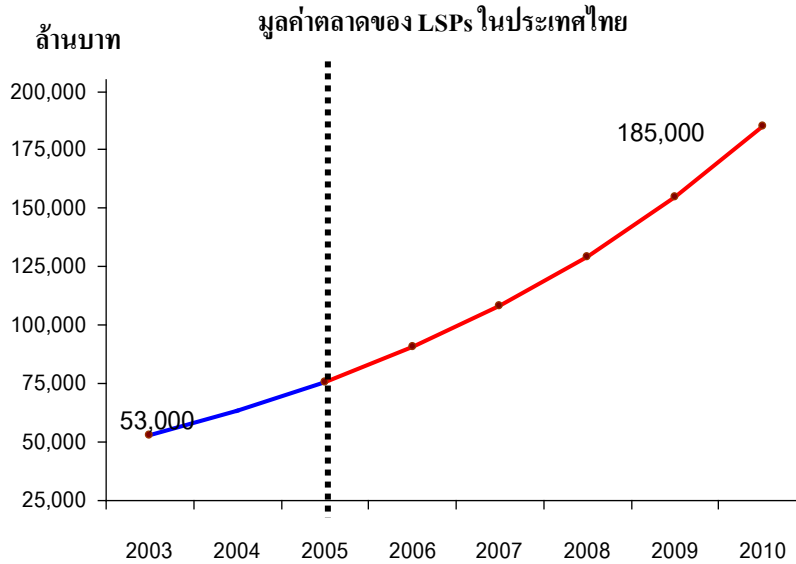
ประเทศไทยเป็นประเทศหนึ่งที่น่าเอาหลักการของโลจิสติกส์มาใช้เพื่อสนับสนุนภาคอุตสาหกรรมในด้านต่าง ๆ มีนโยบายในการเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ของเอเชีย เช่นเดียวกับสิงคโปร์ ฮ่องกงและจีน และได้นำเอาแนวคิด Outsourcing มาใช้ด้วย ซึ่งก็คือการใช้บริการจากผู้เชี่ยวชาญในกิจกรรมทางด้านโลจิสติกส์หรือ ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ ในส่วนที่ไม่ใช่กิจกรรมหลักขององค์กรนั่นเอง

จากการศึกษาสถานภาพและศักยภาพของอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ในประเทศไทย พบว่า ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ของไทยมีประมาณ 2,000 ราย ส่วนใหญ่มีขนาดเล็ก สามารถให้บริการงานโลจิสติกส์เพียงกลุ่มงานเดียว และในธุรกิจที่มีมูลค่าเพิ่มต่ำ นอกจากนี้ผู้ให้บริการ โลจิสติกส์จะขยายตัวเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วเพื่อรองรับกับกระแสการค้าระหว่างประเทศ และเผชิญภาวะการแข่งขันที่เพิ่มสูงขึ้นเนื่องจากการเปิดเสรีภาคบริการ แต่ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ของไทยส่วนใหญ่โดยเฉพาะ SMEs ยังไม่ให้ความสำคัญต่อการลดต้นทุนและสร้างมูลค่าเพิ่มในการดำเนินงาน โดยผู้ให้บริการโลจิสติกส์

นอกจากนี้จากการศึกษา แนวโน้มการเติบโตของ ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ ในประเทศไทย พบว่า จำนวนผู้ให้บริการโลจิสติกส์ จะขยายตัวเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วเพื่อรองรับกับกระแสการค้าระหว่างประเทศและแนวโน้มการ outsource กิจกรรมโลจิสติกส์ที่จะเพิ่มขึ้นแบบก้าวกระโดดในอนาคตโดยมีอัตราเติบโตต่อปี ประมาณ 3-4 เท่าของ GDP ซึ่งคาดว่า มูลค่าตลาด ของ ธุรกิจให้บริการโลจิสติกส์ในประเทศไทยจะขยายตัวประมาณ 2.4 เท่าภายในเวลา 5 ปี คิดเป็นมูลค่าตลาด 185,000 ล้านบาท หรือเพิ่มจากประมาณ ร้อยละ 0.9 ของ GDP ในปี พ.ศ. 2546 เป็นประมาณ ร้อยละ 2.1 ของ GDP ในปี พ.ศ. 2553 ซึ่งมูลค่าตลาดขยายตัวตามกระแสการค้าระหว่างประเทศและ

Logistics Outsourcing โดยจำนวน firm ที่จะใช้บริการคิดเป็นประมาณร้อยละ 40-50 (ใน US ร้อยละ 80 ของผู้ผลิตที่เป็นบริษัท Fortune 500 ใช้บริการผู้ให้บริการ โลจิสติกส์)

ภาพที่ 1.1 มูลค่าตลาดของ LSPs ในประเทศไทย



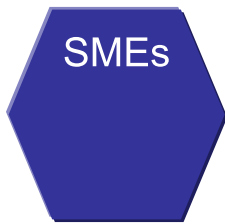
ที่มา : ประมวลการ โดย สศช.

นอกจากนี้ยังพบว่า โครงสร้างในการให้บริการ ของผู้ประกอบการ ธุรกิจให้บริการโลจิสติกส์ในประเทศไทย จะเปลี่ยนไป โดยผู้ประกอบการจะมีแนวโน้มในการให้บริการได้หลายประเภท (Integrated services) และมีศักยภาพในการให้บริการประเภท non-asset ที่ได้รับ High value-added มากขึ้น อย่างไรก็ตาม การเข้าถึงตลาดยังมีอุปสรรค เนื่องจากบริษัทต่างชาติที่ให้บริการโลจิสติกส์ส่วนใหญ่จะมีการทำสัญญาในลักษณะ Partnership กับบริษัทข้ามชาติ ดังนั้นเมื่อบริษัทข้ามชาติเข้ามาเปิดสาขาในประเทศไทย ก็จะใช้บริการผู้ให้บริการที่เป็นพันธมิตรกับตน ดังนั้นผู้ให้บริการ โลจิสติกส์ของไทยจึงไม่สามารถเจาะตลาดได้

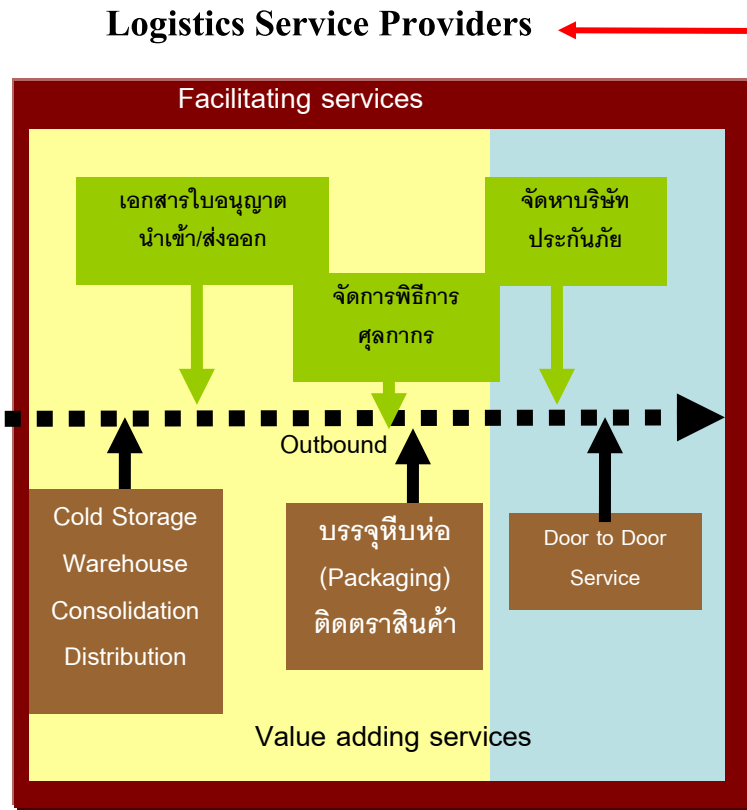
ภาพที่ 1.2 SMEs ในช่วงโลจิสติกส์ขาออกจำเป็นต้องอาศัยบริการจาก LSPs

SMEs ในช่วงโลจิสติกส์ขาออกจำเป็นต้องอาศัยบริการจาก LSPs

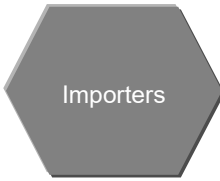
- ไม่มีสิทธิพิเศษ
- ขาดระบบ IT
- เงินลงทุนน้อย
- บุคลากรน้อย
- ขาดความรู้เกี่ยวกับกระบวนการนำเข้าส่งออก



- มูลค่าการส่งออกผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรมของ SMEs ของไทย มีมูลค่าประมาณ 1.67 ล้านล้านบาท (ร้อยละ 43 ของมูลค่าการส่งออกผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรมรวม)
- ในจำนวนนี้เกือบร้อยละ 80 เป็นสินค้าที่มีมูลค่าส่งออกสูงสุดสิบอันดับแรก



มีความต้องการจะขยายบริการในอีก 5 ปีข้างหน้า แต่มีอุปสรรคสำคัญคือขาดเงินลงทุน จึงทำให้การขยายกิจการอาจทำได้ยาก *



กรุงเทพมหานครในฐานะเมืองหลวงของประเทศเป็นศูนย์กลางของธุรกิจการค้าและการบริการ ได้ถูกกำหนดบทบาททางด้านเศรษฐกิจให้เป็นประตูการค้า (Median or Gateway) ที่สามารถเปิดตลาดไปสู่ภูมิภาคต่าง ๆ ทั่วประเทศ และต่างประเทศ รวมทั้งเป็นจุดศูนย์กลางของการกระจายสินค้าของภาคอุตสาหกรรมบริการและการท่องเที่ยว ตั้งแต่การนำวัตถุดิบไปสู่ผลิต นำสินค้าจากผู้ผลิตไปสู่ผู้ขายส่ง และการนำสินค้าจากผู้ขายส่งไปยังผู้ขายปลีก อย่างไรก็ตาม บทบาทที่เกี่ยวข้องโดยตรงกับกระบวนการนำส่งสินค้าและบริการไปสู่ผู้บริโภค จะนำมาซึ่งมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจ (Economic Value Added) ได้มากน้อยเพียงใดก็ขึ้นอยู่กับความสามารถในการยกระดับการบริหารจัดการระบบโลจิสติกส์ให้มีประสิทธิภาพในระดับสากล

เมื่อพิจารณาจากองค์ประกอบของกิจกรรมในการบริหารจัดการ ระบบโลจิสติกส์ ซึ่งครอบคลุมกิจกรรมตั้งแต่ การบริหารการขนส่ง การบริหารวัสดุคงคลัง การบริหารคลังสินค้า การบริหารคำสั่งซื้อ การบริหารข้อมูล การบริหารการเงิน การจัดการวัสดุ จัดซื้อ บรรจุ และการบริหารอุปสงค์ เพื่อให้สามารถนำสินค้าหรือบริการที่มีคุณภาพไปสู่ ลูกค้าในเวลาที่ต้องการบนพื้นฐานต้นทุนที่มีประสิทธิภาพที่สุด ซึ่งเมื่อพิจารณาจากภาพรวมโลจิสติกส์ของกรุงเทพมหานคร

แล้วพบว่า มีปัจจัยหลัก 3 ประการมีผลต่อการส่งเสริมในการบริหารจัดการระบบโลจิสติกส์ของกรุงเทพมหานคร คือ

1. ระดับพัฒนาการของ ระบบโลจิสติกส์ของไทยยัง อยู่เพียงระดับขั้นต้น คือ อยู่ในขั้นระหว่างการพัฒนาจากช่วง Physical Distribution ไปสู่ขั้น Internally Integrated Logistics ซึ่งก็มีบริษัทใหญ่ ๆ หลายแห่งทั้ง ในกรุงเทพมหานครและเมืองสำคัญทางอุตสาหกรรม ได้มีการบริหารจัดการแบบสมัยใหม่และสามารถยกระดับการบริหารระบบ โลจิสติกส์ของตนเองไปสู่ระดับโลก มีการจัดหาวัสดุคิบบในเครือข่ายทั่วโลก แต่โดยส่วนใหญ่แล้วธุรกิจซึ่งเป็นผู้ประกอบการขนาดกลางและขนาดย่อมยังมีการบริหารจัดการระบบโลจิสติกส์เพียงเพื่อจัดส่งสินค้าที่ตัวเองผลิตไปยังผู้ซื้อเท่านั้น ยังขาดการบูรณาการภายในกระบวนการทั้งในบริษัทและระหว่างบริษัทตาม Supply Chain

2. ต้นทุนโลจิสติกส์โดยรวมยังอยู่ในระดับสูง ซึ่งประกอบด้วยค่าขนส่ง ค่าต้นทุนสินค้าคงคลัง ค่าบริหารจัดการคลังสินค้า และค่าบริหารจัดการทั่วไป ซึ่งเมื่อเปรียบเทียบกับประเทศที่พัฒนาแล้ว ต้นทุนโลจิสติกส์ของไทยโดยรวมมี สัดส่วนโดยประมาณถึงร้อยละ 19 ของ GDP ในขณะที่ประเทศอื่นอยู่ที่ระดับ 7-11 เท่านั้น

3. ขาดทิศทางที่เป็นเอกภาพร่วมกัน ขาดกลไกเชื่อมประสานให้เกิดพลังในการสร้างการเปลี่ยนแปลงอย่างเป็นระบบ เนื่องจากกิจกรรมการพัฒนาระบบ โลจิสติกส์ของประเทศโดยเฉพาะเพื่อการนำเข้าส่งออก ครอบคลุมและเกี่ยวข้องกับหน่วยงานระดับกรมมากกว่า 35 กรม ใน 9 กระทรวง และต้องอาศัยความร่วมมือจากภาคเอกชนถึง 17 สมาคมการค้าที่เกี่ยวข้องโดยตรง

ดังนั้น เพื่อให้การขับเคลื่อนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบ โลจิสติกส์ของกรุงเทพมหานครมีความเข้มแข็ง มีเอกภาพด้านทิศทาง และนำไปสู่การมีระบบ โลจิสติกส์ที่ได้มาตรฐานสากล (World Class Logistics) เพื่อสนับสนุนการเป็นศูนย์กลางธุรกิจและการค้า สำนักงานส่งเสริมวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม (สสว.) ซึ่งเป็นหน่วยงานในกำกับของกระทรวงอุตสาหกรรม จึงมีแนวคิดที่จะส่งเสริมและผลักดันให้เกิดเป็นเครือข่ายวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อมอุตสาหกรรม โลจิสติกส์ในกลุ่มพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล เพื่อจะเป็นแนวทางการส่งเสริมและสนับสนุนให้อุตสาหกรรมนี้มีความสามารถในการแข่งขันและสามารถเกิดขึ้นได้อย่างยั่งยืนต่อไป

แผนภาพเครือข่ายวิสาหกิจอุตสาหกรรมโลจิสติกส์

กลุ่มผู้ประกอบการ ธุรกิจให้บริการโลจิสติกส์ รวมถึง ผู้ให้บริการกระจายสินค้าและ
จัดระบบ โลจิสติกส์ โดยมีปัจจัยการผลิต (ต้นน้ำ) ตลาด (ปลายน้ำ) อุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้อง
และองค์กรที่เกี่ยวข้องดังนี้

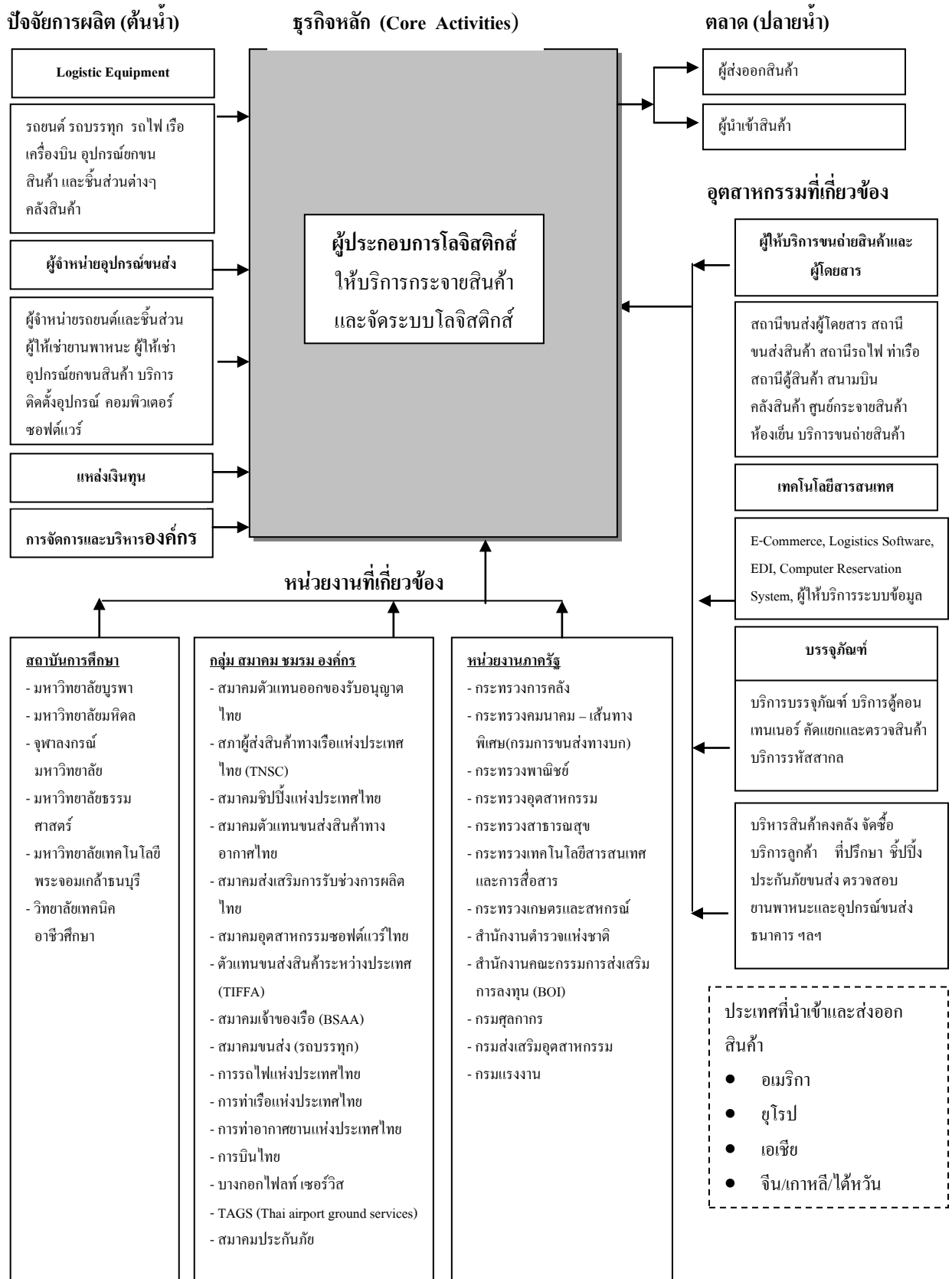
1. ปัจจัยการผลิต (ต้นน้ำ) ประกอบด้วย ผู้ผลิตอุปกรณ์ขนส่ง เช่น รถยนต์ รถบรรทุก
รถไฟ เรือ เครื่องบิน อุปกรณ์ยกขนสินค้า และชิ้นส่วนต่าง ๆ คลังสินค้า ผู้จำหน่ายอุปกรณ์ขนส่ง
เช่น ผู้จำหน่ายรถยนต์และชิ้นส่วน ผู้ให้เช่ายานพาหนะ ผู้ให้เช่าอุปกรณ์ยกขนสินค้า บริการติดตั้ง
อุปกรณ์ คอมพิวเตอร์ ซอฟต์แวร์ แหล่งเงินทุน และ ระบบการจัดการและบริหาร

2. ตลาด (ปลายน้ำ) ประกอบด้วย ผู้ส่งออกสินค้า และ ผู้นำเข้าสินค้า

3. อุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้อง ประกอบด้วย ธุรกิจบริการที่ช่วยเหลือและสนับสนุน
ผู้ประกอบการ ธุรกิจให้บริการโลจิสติกส์ ได้แก่ ด้านขนส่ง เช่น สถานีขนส่งผู้โดยสาร สถานีขนส่ง
สินค้า สถานีรถไฟ ท่าเรือ สถานีผู้สินค้า สนามบิน คลังสินค้า ศูนย์กระจายสินค้า ห้องเย็น บริการขน
ถ่ายสินค้า ด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ เช่น E-Commerce, Logistics Software, EDI, Computer
Reservation System ผู้ให้บริการระบบข้อมูล ด้านบรรจุภัณฑ์ เช่น บริการบรรจุภัณฑ์ บริการ
ตู้คอนเทนเนอร์ คัดแยกและตรวจสินค้า บริการรหัสสากล ด้านบริการ เช่น บริหารสินค้าคงคลัง
จัดซื้อ บริการลูกค้า ที่ปรึกษา ซัพพลาย ประกันภัยขนส่ง ตรวจสอบยานพาหนะและอุปกรณ์ขนส่ง
ธนาคาร ฯลฯ

4. องค์กรที่เกี่ยวข้อง ประกอบด้วยสถาบันการศึกษา ที่ให้การช่วยเหลือด้านวิชาการ เช่น
มหาวิทยาลัยบูรพา มหาวิทยาลัยมหิดล หน่วยงานภาครัฐ เช่น กรมศุลกากร กรมส่งเสริม
อุตสาหกรรม BOI ฯลฯ รวมทั้งสมาคมและองค์กรอื่น ๆ เช่น สมาคมตัวแทนออกของรับอนุญาต
ไทย สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย (TNSC) สมาคมชิปปิ้งแห่งประเทศไทย สมาคม
ตัวแทนขนส่งสินค้าทางอากาศไทย สมาคมส่งเสริมการรับช่วงการผลิตไทย สมาคมอุตสาหกรรม
ซอฟต์แวร์ไทย

ภาพที่ 1.3 แผนภาพเครือข่ายวิสาหกิจอุตสาหกรรมโลจิสติกส์



3. การประเมินปัจจัยแวดล้อมทางธุรกิจของอุตสาหกรรมโลจิสติกส์

จากการศึกษาวิเคราะห์และประเมินปัจจัยแวดล้อมทางธุรกิจ โดยใช้หลักทฤษฎี Diamond Model ตามกรอบแนวคิดของ Professor Michael E. Porter พบจุดแข็งและจุดอ่อนของอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ ในกรุงเทพมหานคร ซึ่งเป็นประเด็นสำคัญที่จะต้องส่งเสริม หรือ ปรับปรุง เพื่อเพิ่มความสามารถในการแข่งขันของอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ของกรุงเทพมหานครอย่างต่อเนื่อง โดยคำนึงถึงความเชื่อมโยงกันระหว่างทุกปัจจัยหลักที่เกี่ยวข้อง ซึ่งกล่าวโดยสรุปตามหลักทฤษฎีในแต่ละปัจจัยได้ดังนี้

การวิเคราะห์สถานการณ์ จุดแข็ง (Strength) จุดอ่อน (Weakness) โอกาส (Opportunity) และภัยคุกคาม (Threat) ของเครือข่ายวิสาหกิจอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ (กรุงเทพฯ)

ส่วนที่ 1 เงื่อนไขปัจจัยการผลิต (Factor Conditions)

1.1 จุดแข็ง (Strength)

1.1.1 ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ของไทยมีประสบการณ์และความชำนาญของวิชาชีพในการให้บริการโลจิสติกส์ โดยให้บริการตามประเภทของสินค้าหรือปริมาณสินค้าที่รับบริการ เนื่องจากเป็นผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทยเป็นแบบรับเหมาช่วงงานต่อ

1.1.2 ผู้ผลิตและผู้จำหน่ายอุปกรณ์ขนส่งซึ่งเป็นส่วนจัดหาวัตถุดิบของธุรกิจ ให้บริการโลจิสติกส์มีความชำนาญในผลิตภัณฑ์ของตนเอง

1.1.3 ภาครัฐมีการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานอย่างต่อเนื่อง

1.2 จุดอ่อน (Weakness)

1.2.1 ขาดแรงงานที่มีทักษะและความชำนาญการด้านโลจิสติกส์เนื่องจากแรงงานระดับอาชีวศึกษาไม่มีหลักสูตรวิชาเฉพาะด้านโลจิสติกส์และ แรงงานระดับอุดมศึกษามีหลักสูตรเฉพาะด้านโลจิสติกส์แต่ยังไม่มีความรู้ในรายละเอียดเรื่องแนวปฏิบัติต่าง ๆ

1.2.2 ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ของไทย ยังขาดความรู้ ความเข้าใจในการบริหารจัดการโลจิสติกส์ และการตลาดยุคใหม่

1.2.3 ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ของไทย มีข้อจำกัดในเรื่องของอุปกรณ์การขนส่ง ไม่เพียงพอ (รถบรรทุก) บางช่วงเวลา

1.2.4 ขาดอำนาจการต่อรองกับบริษัทที่ให้บริการด้านการขนส่ง (รถ คลังสินค้า) เนื่องจากผู้ให้บริการโลจิสติกส์ของไทยมีขนาดเล็ก

1.2.5 ขาดศักยภาพและขาดการลงทุนในด้านเทคโนโลยีสารสนเทศในงานโลจิสติกส์

ส่วนที่ 2 เงื่อนไขด้านอุปสงค์ (Demand Conditions)

2.1 จุดแข็ง (Strength)

2.1.1 ผู้ให้บริการ โลจิสติกส์ของไทยส่วนใหญ่ มีกลุ่มลูกค้าหรือผู้ใช้บริการ เฉพาะกลุ่ม หลากหลายและมีความต้องการการบริหารจัดการ โลจิสติกส์ที่มีประสิทธิภาพ

2.1.2 ผู้ให้บริการ โลจิสติกส์ของไทยมีสายสัมพันธ์อันดีกับลูกค้ายาวนาน ทำให้ลูกค้ามี ความภักดีต่อการใช้บริการ

2.2 จุดอ่อน (Weakness)

2.2.1 ผู้ลงทุนต่างชาติผูกขาดใช้บริการกับบริษัทคู่ค้ารวมถึงคนไทยมีค่านิยมใช้ บริการ โลจิสติกส์ของบริษัทต่างชาติ

2.2.2 ลูกค้าบางกลุ่มใช้ราคาเป็นปัจจัยเดียวในการตัดสินใจ ใช้บริการ และการคาดหวัง ในการได้รับการบริการที่ครบวงจรจากผู้ให้บริการ โลจิสติกส์เดียว

2.2.3 ความมีชื่อเสียงและประสบการณ์ในการให้บริการ โลจิสติกส์ของบริษัทต่างช ชาติ รวมถึงโครงข่ายและระบบบริหารจัดการที่เป็นสากลและมีสำนักงานกระจายอยู่ทั่วทุกภูมิภาค ทำให้ มีส่วนสำคัญในการตัดสินใจเลือกใช้บริการของลูกค้า

ส่วนที่ 3 บริบทของการแข่งขันและกลยุทธ์ของบริษัท(Context for Firm Structure and Rivalry)

3.1 จุดแข็ง (Strength)

3.1.1 การเป็นแหล่งผลิตสินค้าที่ได้คุณภาพและมาตรฐานเพื่อการส่งออกที่สำคัญของ โลก

3.1.2 มีศักยภาพสูงด้านธุรกิจบริการและการท่องเที่ยว ทำให้มีบทบาทเป็นจุดหมาย ปลายทางที่สำคัญของนักท่องเที่ยวจากทั่วโลก

3.1.3 มีศักยภาพที่จะพัฒนาเป็นจุดปลายทางและเป็นประตูการค้า จากฝั่งทะเลเข้าสู่ แผ่นดินใหญ่

3.2 จุดอ่อน (Weakness)

3.2.1 ในปัจจุบันผู้ให้บริการ โลจิสติกส์ถูกภัยคุกคามจากบริษัทผู้ให้บริการ โลจิสติกส์ ข้ามชาติที่มีทุนและเทคโนโลยีที่สูงรวมถึงเครือข่ายทั่วโลกที่สามารถให้บริการ โลจิสติกส์เพื่อ ตอบสนองความต้องการของลูกค้าได้ทุกรูปแบบ

3.2.2 บริษัทผู้ให้บริการ โลจิสติกส์ข้ามชาติยังมีการติดต่อกับลูกค้าข้ามชาติในฐานะ partnership ในขณะที่ผู้ให้บริการ โลจิสติกส์ของไทยซึ่งมีขนาด เล็กยังขาดความร่วมมือภายในกลุ่ม และขาดเครือข่ายเชื่อมโยงในต่างประเทศทำให้ไม่สามารถให้บริการได้ครบวงจร

3.2.3 ผู้ให้บริการ โลจิสติกส์ของไทยยังขาดการจัดการที่มีประสิทธิภาพในการตอบสนองความต้องการของลูกค้า

ส่วนที่ 4 อุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องและสนับสนุน (Related and Supporting Industries)

4.1 จุดแข็ง (Strength)

4.1.1 เริ่มมีการรวมกลุ่มในธุรกิจให้บริการโลจิสติกส์ อย่างมีทิศทางที่ชัดเจนขึ้นและมีโครงสร้างและองค์ประกอบสนับสนุนครบวงจรเชื่อมโยงกันตามธรรมชาติ

4.1.2 อุตสาหกรรมท่องเที่ยวและบริการมีความเข้มแข็ง

4.2 จุดอ่อน (Weakness)

4.2.1 ยังขาดการพัฒนาในด้านการวิจัยพัฒนาและการทำนวัตกรรมการให้บริการโลจิสติกส์

4.2.2 การรองรับการประกันภัยของธุรกิจยังไม่พอเพียง

ด้านบทบาทของรัฐบาล (government) ที่มีผลกระทบทั้งทางตรงและทางอ้อมต่อปัจจัยแวดล้อม ทั้ง 4 ด้าน ใน Diamond Model ซึ่งจะส่งผลทั้งที่เป็นโอกาสหรืออุปสรรค ต่ออุตสาหกรรม

4.3 โอกาส (Opportunity)

4.3.1 รัฐบาลมียุทธศาสตร์ในการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ และมีหน่วยงาน รับผิดชอบในยุทธศาสตร์แต่ละด้าน

4.3.2 รัฐบาลมีแผนการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานอย่างต่อเนื่อง

4.4 ภัยคุกคาม (Threat)

4.4.1 นโยบายของภาครัฐ ยังไม่ลงไปสู่การปฏิบัติในหน่วยงาน และยังมีความซ้ำซ้อนของการให้บริการ

4.4.2 ความไม่ชัดเจนของกฎระเบียบ และการไม่ประชาสัมพันธ์ กฎระเบียบให้เข้าใจ ทำให้ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ของไทยเกิดความไม่สะดวกในการดำเนินงาน

4.4.3 เจ้าหน้าที่ภาครัฐไม่ได้รับการพัฒนาตามยุทธศาสตร์และมีการเปลี่ยนแปลงโยกย้ายตำแหน่งของเจ้าหน้าที่ ทำให้ทิศทาง และนโยบายของภาครัฐไม่นำไปสู่การปฏิบัติที่สอดคล้องกับระดับผู้ปฏิบัติ

4.4.4 เวลาที่ใช้สำหรับพิธีการศุลกากรยังคงสูงอยู่

4.4.5 สิ่งอำนวยความสะดวกและศูนย์รวบรวมและกระจายสินค้าบนโครงข่ายขนส่งสายหลักยังไม่เพียงพอ

4.4.6 การเชื่อมโยงที่ไม่มีประสิทธิภาพระหว่าง โครงข่ายขนส่งทำให้เกิดต้นทุนกับ ธุรกิจและเศรษฐกิจโดยรวม

4.4.7 ระบบข้อมูลเพื่อการบริการนำเข้า- ส่งออกของภาครัฐขาดการแลกเปลี่ยน เชื่อมโยงเป็นระบบเดียวกัน ทำให้เกิดความซ้ำซ้อนและเป็นภาระต้นทุนให้แก่ธุรกิจ

สรุปการประเมินปัจจัยแวดล้อมทางธุรกิจของอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ (Diamond Model)

เงื่อนไขและปัจจัยการผลิต (Factor conditions) ผู้ให้บริการ โลจิสติกส์ไทยเป็นแบบ รับเหมาช่วงงานต่อจึงทำให้มีประสบการณ์และความชำนาญของวิชาชีพในการให้บริการ โลจิสติกส์ โดยให้บริการตามประเภทของสินค้าหรือปริมาณสินค้าที่รับบริการ นอกจากนี้ผู้ ผลิตและผู้จำหน่าย อุปกรณ์ขนส่งซึ่งเป็นส่วนจัดหมวดหมู่ของธุรกิจ ให้บริการ โลจิสติกส์มีความชำนาญในผลิตภัณฑ์ ของตนเอง รวมถึงภาครัฐมีการลงทุนด้าน โครงสร้างพื้นฐาน อย่างต่อเนื่อง อย่างไรก็ตาม จุดอ่อน เงื่อนไข และปัจจัยการผลิต ของธุรกิจ ให้บริการ โลจิสติกส์ ประกอบด้วย ขาดแรงงานที่มีทักษะและ ความชำนาญ การด้าน โลจิสติกส์ เนื่องจากแรงงานระดับอาชีพ กษาไม่มีหลักสูตรวิชาเฉพาะด้าน โลจิสติกส์ และแรงงาน ระดับอุดมศึกษามีหลักสูตรเฉพาะด้าน โลจิสติกส์แต่ยังไม่มีความรู้ใน รายละเอียดเรื่องแนวปฏิบัติต่าง ๆ นอกจากนี้ผู้ให้บริการ โลจิสติกส์ ของไทยยังขาดความรู้ ความ เข้าใจในการบริหารจัดการ โลจิสติกส์ และการตลาดยุคใหม่ รวมถึงผู้ให้บริการ โลจิสติกส์ ของไทยมี ข้อจำกัดในเรื่องของอุปกรณ์การขนส่งไม่เพียงพอ (รถบรรทุก) บางช่วงเวลา รวมถึงขาดอำนาจการ ต่อรองกับบริษัทที่ให้บริการด้านการขนส่ง (รถ คลังสินค้า) เนื่องจากผู้ให้บริการ โลจิสติกส์ ของไทย มีขนาดเล็ก และขาดศักยภาพและขาดการลงทุนในด้านเทคโนโลยีสารสนเทศในงาน โลจิสติกส์

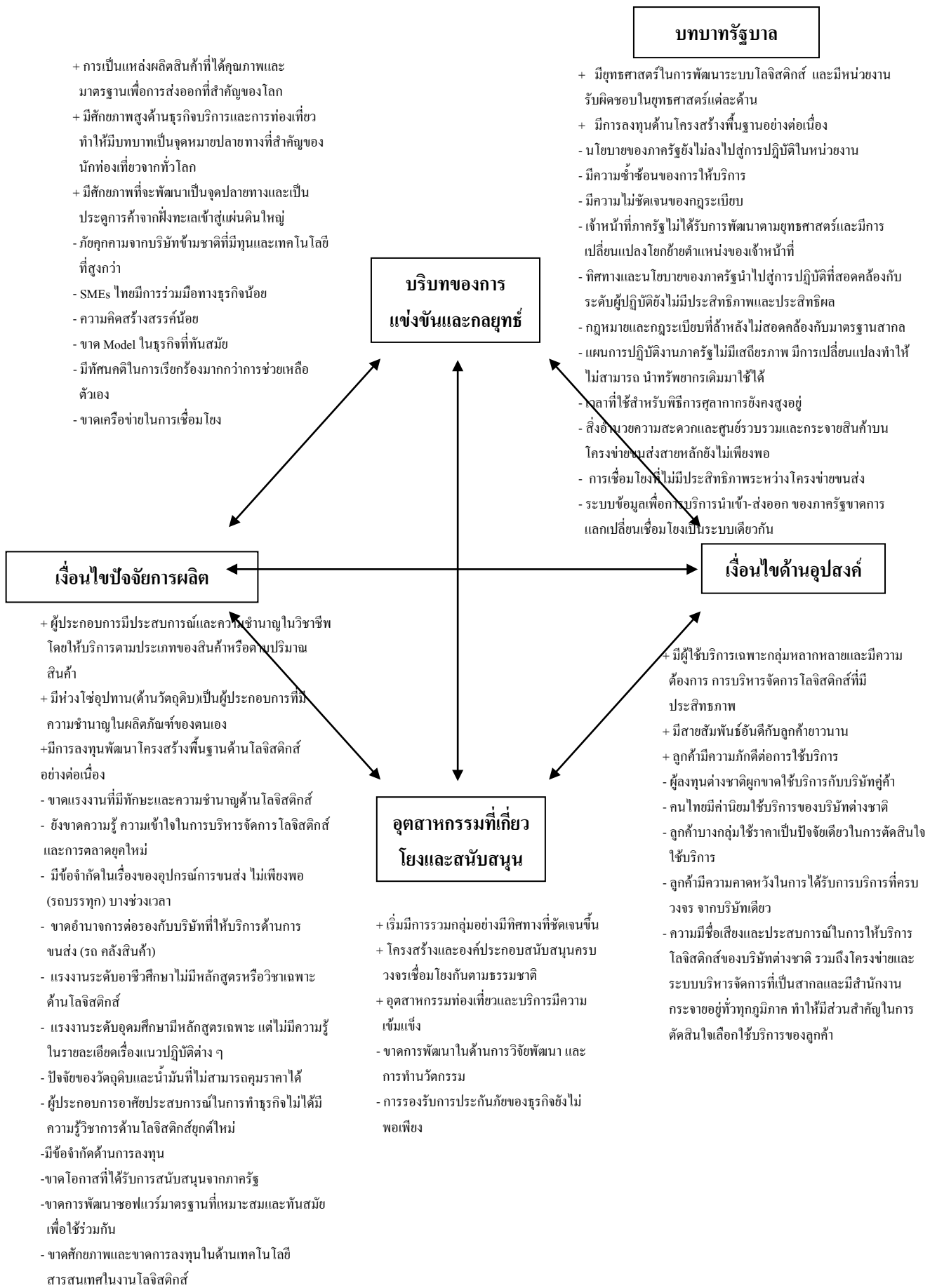
เงื่อนไขด้านอุปสงค์ (Demand Conditions) ผู้ให้บริการ โลจิสติกส์ ของไทยส่วนใหญ่มี กลุ่มลูกค้าหรือผู้ใช้บริการเฉพาะกลุ่มหลากหลายและมีความต้องการ การบริหารจัดการ โลจิสติกส์ที่มี ประสิทธิภาพ นอกจากนี้ ผู้ให้บริการ โลจิสติกส์ ของไทยมีสายสัมพันธ์อันดีกับลูกค้ายาวนาน ทำให้ลูกค้ามีความภักดีต่อการใช้บริการ อย่างไรก็ตาม จุดอ่อนของเงื่อนไขด้านอุปสงค์ ประกอบด้วยผู้ ลงทุนต่างชาติผูกขาดใช้บริการกับบริษัทคู่ค้ารวมถึงคนไทยมีค่านิยมใช้บริการ โลจิสติกส์ของบริษัท ต่างชาติ นอกจากนี้ลูกค้าบางกลุ่มใช้ราคาเป็นปัจจัย เดียวในการตัดสินใจใช้บริการ การคาดหวังใน การได้รับการบริการที่ครบวงจรจาก ผู้ให้บริการ โลจิสติกส์ เดียว และความมีชื่อเสียงและ ประสบการณ์ในการให้บริการ โลจิสติกส์ของบริษัทต่างชาติ รวมถึงโครงข่ายและระบบบริหาร จัดการที่เป็นสากลและมีสำนักงานกระจายอยู่ทั่วทุกภูมิภาคทำให้มีส่วนสำคัญในการตัดสินใจ เลือกใช้บริการของลูกค้า

อุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องและสนับสนุน (Related and Supporting Industries) เริ่มมีการรวมกลุ่มในธุรกิจ ให้บริการโลจิสติกส์ อย่างมีทิศทางที่ชัดเจนขึ้น มีโครงสร้างและองค์ประกอบสนับสนุนครบวงจร เชื่อมโยงกันตามธรรมชาติ อุตสาหกรรมท่องเที่ยวและบริการมีความเข้มแข็งยังขาดการพัฒนาในด้าน การวิจัยพัฒนาและการทำนวัตกรรม การให้บริการโลจิสติกส์ รวมถึงการรองรับการประกันภัยของธุรกิจยังไม่พอเพียง

บริบทของการแข่งขันและกลยุทธ์ทางธุรกิจ (Context for Firm Strategy and Rivalry) การเป็นแหล่งผลิตสินค้าที่ได้คุณภาพและมาตรฐานเพื่อการส่งออกที่สำคัญของโลก อีกทั้งยังมีศักยภาพสูงด้านธุรกิจบริการและการท่องเที่ยว ทำให้มีบทบาทเป็นจุดหมายปลายทางที่สำคัญของนักท่องเที่ยวจากทั่วโลก นอกจากนี้ยังมีศักยภาพที่จะพัฒนาเป็นจุดปลายทางและเป็นประตูการค้าจากฝั่งทะเลเข้าสู่แผ่นดินใหญ่ แต่ ในปัจจุบัน ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ ถูก ภัยคุกคามจากบริษัทผู้ให้บริการโลจิสติกส์ข้ามชาติที่มีทุนและเทคโนโลยีที่สูง รวมถึงเครือข่ายทั่วโลกที่สามารถให้บริการ โลจิสติกส์เพื่อตอบสนองความต้องการของลูกค้าได้ทุกรูปแบบ นอกจากนี้ บริษัทผู้ให้บริการโลจิสติกส์ยังมีการติดต่อกับลูกค้าข้ามชาติในฐานะ partnership ในขณะที่ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ ของไทยซึ่งมีขนาด เล็กยังขาดความร่วมมือภายในกลุ่ม และ ขาดเครือข่ายเชื่อมโยงในต่างประเทศ ทำให้ไม่สามารถให้บริการได้ครบวงจร รวมทั้ง ผู้ให้บริการ โลจิสติกส์ ของไทยยังขาดการจัดการที่มีประสิทธิภาพในการตอบสนองความต้องการของลูกค้า

บทบาทรัฐบาล รัฐบาล มียุทธศาสตร์ในการพัฒนาระบบ โลจิสติกส์ และมีหน่วยงานรับผิดชอบในยุทธศาสตร์แต่ละด้าน รวมถึง มีการลงทุน ด้าน โครงสร้างพื้นฐานอย่างต่อเนื่อง อย่างไรก็ตาม นโยบายของภาครัฐยังไม่ลงไปสู่การ ปฏิบัติในหน่วยงาน และยังมี ความซ้ำซ้อนของการให้บริการ นอกจากนี้ความไม่ชัดเจนของกฎระเบียบ การไม่ประชาสัมพันธ์ กฎระเบียบให้เข้าใจ ทำให้ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ ของไทยเกิดความไม่สะดวกใน การดำเนินงาน รวมถึง เจ้าหน้าที่ภาครัฐไม่ได้รับการพัฒนาตามยุทธศาสตร์และการเปลี่ยนแปลงโยกย้ายตำแหน่งของเจ้าหน้าที่ ทำให้ ทิศทางและนโยบายของภาครัฐไม่นำไปสู่การปฏิบัติที่สอดคล้องกับระดับผู้ปฏิบัติ นอกจากนี้เวลาที่ ใช้สำหรับพิธีการศุลกากรยังคงสูงอยู่ สิ่งอำนวยความสะดวก และศูนย์รวบรวมและกระจายสินค้า บนโครงข่ายขนส่งสายหลักยังไม่เพียงพอ การเชื่อมโยงที่ไม่มีประสิทธิภาพระหว่างโครงข่ายขนส่ง ทำให้เกิดต้นทุนกับธุรกิจและเศรษฐกิจโดยรวม และระบบข้อมูลเพื่อการบริการนำเข้า- ส่งออกของ ภาครัฐขาดการแลกเปลี่ยนเชื่อมโยงเป็นระบบเดียวกัน ทำ ให้เกิดความซ้ำซ้อนและเป็นภาระต้นทุน ให้แก่ธุรกิจ

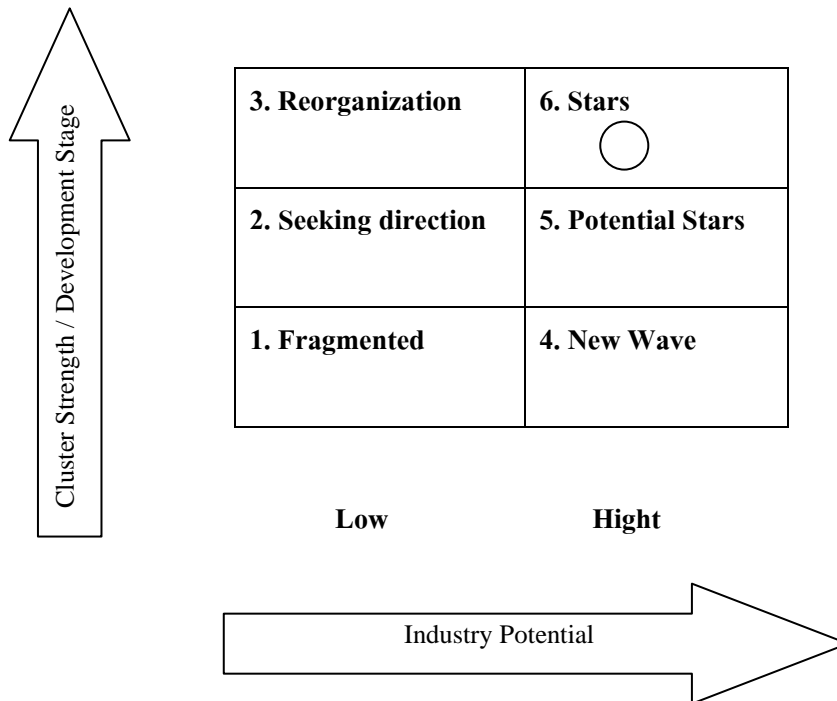
ภาพที่ 1.4 การประเมินปัจจัยแวดล้อมทางธุรกิจของอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ Diamond Model



ระดับศักยภาพของเครือข่ายวิสาหกิจอุตสาหกรรมโลจิสติกส์

จากการวิเคราะห์ และประเมินระดับศักยภาพเครือข่ายวิสาหกิจอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ จะเห็นว่าจากการวิเคราะห์ข้อมูลทุติยภูมิและการระดมความคิด (Focus Group) สรุปได้ว่าเครือข่ายวิสาหกิจอุตสาหกรรมโลจิสติกส์อยู่ในกลุ่ม **Stars** คือ มีการรวมตัวกันอย่างชัดเจน มีแผนการดำเนินงานและโครงการ ที่ชัดเจนในการที่จะสร้างความเข้มแข็งของเครือข่ายวิสาหกิจอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ นอกจากนี้แกนนำของกลุ่มมีศักยภาพและความตั้งใจในการพัฒนา ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ เป็นเครือข่ายวิสาหกิจอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ ในรูปแบบของ ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ เพียงแต่ยังขาดแนวทางที่เหมาะสมพัฒนาเป็นในเครือข่ายวิสาหกิจที่เข้มแข็ง ขาดเทคโนโลยีที่เหมาะสมในการดำเนินงาน ขาดการสนับสนุนจากรัฐ และยังไม่เข้าถึงแหล่งทุนได้น้อย ซึ่งสามารถแสดงรายละเอียดได้ดัง ภาพที่ 4.15

ภาพที่ 1.5 ระดับศักยภาพของเครือข่ายวิสาหกิจอุตสาหกรรมโลจิสติกส์



ปัจจัยแห่งความสำเร็จ (Key Success Factors) ของการพัฒนาเครือข่ายวิสาหกิจ

อุตสาหกรรมโลจิสติกส์

ปัจจัยแห่งความสำเร็จของการยกระดับศักยภาพของเครือข่ายวิสาหกิจอุตสาหกรรมโลจิสติกส์สรุปได้ดังนี้

1. การพัฒนาเครือข่ายวิสาหกิจอุตสาหกรรมโลจิสติกส์นับว่าเป็นเรื่องด่วน เนื่องจากผู้ให้บริการโลจิสติกส์ มีการรวมตัวกันอย่างหลวม ๆ แต่มีแกนนำกลุ่มที่เข้มแข็ง เพียงแต่ขาดแนวทางหรือรูปแบบในการพัฒนาเป็นเครือข่ายวิสาหกิจอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ อย่างไรก็ตาม หลังจากที่สำนักงานส่งเสริมวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม (สสว.) ได้สนับสนุนให้มีการวางแผนปฏิบัติการส่งเสริมเครือข่าย วิสาหกิจอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ขึ้น ทำให้ ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ ได้มีโอกาสพบปะกันเองและพบกับบุคลากรจากองค์กรที่เกี่ยวข้อง ตลอดจนได้วางแผนยุทธศาสตร์ฯ ร่วมกัน ดังนั้นก้าวต่อไป สถาบันการศึกษา หน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้อง และแกนนำผู้ประกอบการควรร่วมมือกันพัฒนาเครือข่ายวิสาหกิจนี้ให้เข้มแข็งต่อไป
2. การพัฒนาประสิทธิภาพผู้ให้บริการ โลจิสติกส์ ซึ่งเป็นกลไกสำคัญในการช่วยพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ โดยจะช่วยลดต้นทุน โลจิสติกส์ของระบบ และช่วยเพิ่มความเร็วในการเคลื่อนย้ายสินค้า
3. การพัฒนามาตรฐานของผู้ให้บริการ โลจิสติกส์เพื่อหลีกเลี่ยงสงครามราคา เช่น การมีกฎหมายรับรองสถานภาพของผู้ให้บริการ โลจิสติกส์ หรือการอบรมเพื่อให้ทราบต้นทุนที่แท้จริง
4. การเสริมสร้างศักยภาพของผู้ให้บริการ โลจิสติกส์ เช่น ด้านการใช้ทรัพยากร การสร้างความแตกต่างในการให้บริการ โลจิสติกส์เพื่อให้แตกต่างจากคู่แข่ง
5. การสร้างความร่วมมือระหว่างผู้ให้บริการ โลจิสติกส์
6. การพัฒนาขีดความสามารถของผู้ให้บริการ โลจิสติกส์ โดยการพัฒนาองค์ความรู้เฉพาะด้านเทคโนโลยีโลจิสติกส์
7. การทำให้การบริการ โลจิสติกส์มีความน่าสนใจ เช่น การเพิ่มระบบ Track an trace ให้กับบริการ และการพัฒนาความสามารถให้กับบุคลากร
8. การสร้างแนวทางให้ผู้ให้บริการด้านโลจิสติกส์เข้ามามีส่วนร่วมในระบบ e-logistics มากขึ้น เช่น การส่งเสริมผู้ให้บริการด้านโลจิสติกส์สามารถเข้าถึงประโยชน์ของระบบ Single Window Entry

บทที่ 2

แผนภาพ Cluster กิจกรรมอุตสาหกรรมโลจิสติกส์

1. ภาพรวมกลุ่มจังหวัด



2. แผนภาพเครือข่ายวิสาหกิจ (Cluster)



บทที่ 3

แผนปฏิบัติการส่งเสริม SMEs ของเครือข่ายวิสาหกิจอุตสาหกรรมโลจิสติกส์

1. แผนปฏิบัติการส่งเสริม SMEs เครือข่ายวิสาหกิจอุตสาหกรรมโลจิสติกส์

จากการวิเคราะห์ศักยภาพและปัจจัยแห่งความสำเร็จของเครือข่ายวิสาหกิจ อุตสาหกรรม โลจิสติกส์ นำมาซึ่งการกำหนด วิสัยทัศน์ พันธกิจ ประเด็นยุทธศาสตร์ และแผนงาน/โครงการ ของ เครือข่ายวิสาหกิจอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ ดังรายละเอียดในลำดับต่อไปนี้

วิสัยทัศน์ (Vision)

เรามุ่งมั่นที่จะเป็นผู้นำการให้บริการ โลจิสติกส์ที่ได้มาตรฐานระดับสากลของภูมิภาค เอเชีย โดยการบริหารเครือข่ายแบบคลัสเตอร์ในปี พ.ศ. 2552

พันธกิจ (Mission)

1. เราจะพัฒนาคลัสเตอร์ผู้ให้บริการ โลจิสติกส์ให้แข็งแกร่งเพื่อสามารถตอบสนอง ความต้องการของลูกค้าในทุกรูปแบบ
2. เราจะร่วมกันพัฒนาบุคลากรในคลัสเตอร์ผู้ให้บริการ โลจิสติกส์ให้มีความรู้ ความสามารถเป็นมืออาชีพ
3. เราจะใช้เทคโนโลยีสารสนเทศ เทคโนโลยีด้าน โลจิสติกส์ และอุปกรณ์ที่ทันสมัยใน การบริหารจัดการและการให้บริการ โลจิสติกส์เพื่อให้บรรลุสู่เป้าหมายความเป็นผู้นำในภูมิภาค เอเชีย
4. เราจะร่วมมือกันบริหารต้นทุนและเวลาการดำเนินงานของผู้ให้บริการ โลจิสติกส์ เพื่อเพิ่มศักยภาพในการแข่งขันกับบริษัทข้ามชาติ
5. เราจะยกระดับการให้บริการ โลจิสติกส์ให้เป็นไปตามมาตรฐานสากล และสร้างจุด บริการ โลจิสติกส์ครอบคลุมพื้นที่ในภูมิภาคเอเชีย
6. เราจะพัฒนาการบริการ โลจิสติกส์ให้ครบวงจรเพื่อตอบสนองความต้องการลูกค้า
7. เราจะนำเสนอนวัตกรรมการให้บริการ โลจิสติกส์ในอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ เพื่อ ตอบสนองความต้องการของตลาดในภูมิภาคเอเชีย

ประเด็นยุทธศาสตร์

1. การสร้างรูปลักษณ์และภาพลักษณ์โลจิสติกส์คลัสเตอร์พร้อมเครือข่ายที่สมบูรณ์
2. การพัฒนาระบบ IT และฐานข้อมูลโลจิสติกส์คลัสเตอร์และการบริการเพื่อบริการสมาชิกและลูกค้า
3. การสร้างมาตรฐานการบริการโลจิสติกส์ ของโลจิสติกส์คลัสเตอร์ให้เทียบเท่าระดับสากล พร้อมการพัฒนาบุคลากรในการดำเนินงานมาตรฐาน
4. การจัดตั้งทีมงาน R&D เพื่อดำเนินงานสร้างนวัตกรรมด้านการให้บริการโลจิสติกส์ ตอบสนองความต้องการของลูกค้า

เป้าประสงค์ (Objective) ภายในปี พ.ศ. 2550

1. เพิ่มสมาชิกคลัสเตอร์ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ เพื่อตอบสนองงานด้านการให้บริการโลจิสติกส์เป็นจำนวน 20 ราย และมีสมาชิกที่สามารถให้บริการได้ในทุกภูมิภาค
2. สร้างเครือข่ายของสมาชิกคลัสเตอร์ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ ในประเทศ 25 ราย และต่างประเทศ (เอเชีย) 10 ราย
3. เพิ่มส่วนแบ่งการตลาดจากบริษัทข้ามชาติอย่างน้อย 5% และ Pocket (ส่วนแบ่งรายได้ 100%)
4. ลดต้นทุนและเวลาในการดำเนินงานการให้บริการโลจิสติกส์ 15% จากปัจจุบัน (ปี พ.ศ. 2550)
5. จัดอบรมบุคลากรทางด้านโลจิสติกส์อย่างน้อย 6 ครั้ง โดยมีการประเมินผลก่อนและหลังการอบรม
6. ประชาสัมพันธ์คลัสเตอร์ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ โดยจัดงานเปิดตัวแนะนำคลัสเตอร์ ผู้ให้บริการโลจิสติกส์และกิจกรรมหรือผลงาน ในงานที่เกี่ยวข้องกับ Logistic 2 ครั้ง และจัดทำ Websiteของคลัสเตอร์ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ เพื่อให้ข้อมูลในการบริการลูกค้าเป็นแบบ Real Time รวมถึงการเพิ่มยอดขายภายในคลัสเตอร์ การโฆษณาประชาสัมพันธ์ และการสื่อสารภายในคลัสเตอร์
7. รวบรวมข้อมูลเชิงลึกในทุกด้านของธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับผู้ให้บริการโลจิสติกส์ เพื่อเป็นบรรทัดฐานในการวัดผลการดำเนินงานและพัฒนาการของคลัสเตอร์ผู้ให้บริการโลจิสติกส์
8. สร้างความคิดริเริ่มในการบริการโลจิสติกส์ ในรูปแบบใหม่ พร้อมพัฒนาสู่นวัตกรรมการให้บริการโลจิสติกส์ จำนวน 3 นวัตกรรม
9. สร้างมาตรฐานบริการโลจิสติกส์ให้มีประสิทธิภาพ โดยมี Deflect ไม่เกิน 1% Complain ไม่เกิน 5% และ On-time เกิน 95%

แผนงาน/โครงการส่งเสริม SMEs

1. โครงการเสริมสร้างความเข้มแข็งให้กับ โลจิสติกส์คลัสเตอร์
2. โครงการ Think of Delivery Think of Us
3. โครงการสร้างเครือข่ายโลจิสติกส์คลัสเตอร์ให้สมบูรณ์
4. โครงการยกระดับมาตรฐานบริการ โลจิสติกส์ของไทยเทียบเท่าระดับสากล
5. โครงการพัฒนานุเคราะห์ผู้ให้บริการ โลจิสติกส์เพื่อเสริมสร้างขีดความสามารถในการแข่งขัน
6. โครงการอบรมทักษะด้านโลจิสติกส์สำหรับพนักงาน โลจิสติกส์
7. โครงการสร้างขีดความสามารถในการแข่งขันของ โลจิสติกส์คลัสเตอร์ด้าน IT
8. โครงการพัฒนา Software การให้บริการ โลจิสติกส์
9. โครงการการพัฒนาฐานข้อมูลอุตสาหกรรมการให้บริการ โลจิสติกส์เพื่อประสิทธิภาพในการแข่งขัน
10. โครงการนวัตกรรมด้านการบริการ โลจิสติกส์เพื่อเพิ่มมูลค่าในการให้บริการ โลจิสติกส์

ตารางที่ 3.1 ตารางสรุปวิสัยทัศน์ พันธกิจ ประเด็นยุทธศาสตร์ เป้าประสงค์ แผนงาน โครงการหรือสายวิสาหกิจอุตสาหกรรม โลจิสติกส์

วิสัยทัศน์	พันธกิจ	ประเด็นยุทธศาสตร์	เป้าประสงค์	กลยุทธ์	แผนงาน /โครงการ
เรามุ่งมั่นที่จะเป็นผู้นำการให้บริการ โลจิสติกส์ที่ใส่ใจมาตรฐานระดับสากลของภูมิภาคเอเชีย โดยการบริหารารหรือขยายแบบคลัสเตอร์ในปี พ.ศ. 2552	1. เราจะพัฒนาคลัสเตอร์ผู้ให้บริการ โลจิสติกส์ให้แข็งแกร่ง เพื่อสามารถตอบสนองความต้องการของลูกค้าในทุกรูปแบบ	1. การสร้างรูปลักษณ์ และภาพลักษณ์ โลจิสติกส์คลัสเตอร์พร้อมเครือข่ายที่สมบูรณ์	1. เพิ่มสมาชิกคลัสเตอร์ผู้ให้บริการ โลจิสติกส์เพื่อตอบสนองงานด้านให้บริการ โลจิสติกส์เป็นจำนวน 20 ราย และสมาชิกที่สามารถให้บริการได้ในทุกภูมิภาค 2. สร้างเครือข่ายของสมาชิกคลัสเตอร์ผู้ให้บริการ โลจิสติกส์ ในประเทศจำนวน 50 ราย และต่างประเทศ (เอเชีย) จำนวน 30 ราย 3. สร้าง Image และ Brand ของคลัสเตอร์ผู้ให้บริการ โลจิสติกส์ โดยการประชาสัมพันธ์ทุกช่องทาง 4. เพิ่มส่วนแบ่งการตลาดจากบริษัทชั้นนำอย่างน้อย 15% และ Pocket ชำนาญตัวอย่างน้อย 100%	1. เพิ่มสมาชิกคลัสเตอร์ผู้ให้บริการ โลจิสติกส์เพื่อตอบสนองงานด้านบริการ ให้บริการ โลจิสติกส์เป็นจำนวน 20 ราย และมีสมาชิกที่สามารถให้บริการได้ในทุกภูมิภาค 2. สร้างเครือข่ายของสมาชิกคลัสเตอร์ผู้ให้บริการ โลจิสติกส์ ในประเทศ 25 ราย และต่างประเทศ (เอเชีย) 10 ราย ที่เป็นเครือข่ายวิสาหกิจอุตสาหกรรม ที่สมบูรณ์ (Cluster Mapping) 3. ประชาสัมพันธ์คลัสเตอร์ผู้ให้บริการ โลจิสติกส์ โดยจัดงานเปิดตัวและคลัสเตอร์ผู้ให้บริการ โลจิสติกส์และกิจกรรมหรือผลงาน ในงานที่เกี่ยวกับ Logistic 2 ครั้ง และจัดทำ Website ของคลัสเตอร์ผู้ให้บริการ โลจิสติกส์ เพื่อให้ข้อมูลในการบริการ	1. โครงการเสริมสร้างความเข้มแข็งให้กับโลจิสติกส์คลัสเตอร์ 2. โครงการ Think of Delivery Think of Us 3. โครงการสร้างเครือข่ายโลจิสติกส์คลัสเตอร์ให้สมบูรณ์

ตารางที่ 3.1 (ต่อ) ตารางสรุปวิสัยทัศน์ พันธกิจ ประเด็นยุทธศาสตร์ เป้าประสงค์ แผนงาน โครงการ เครื่องมือ วิสาหกิจอุตสาหกรรม โลจิสติกส์

วิสัยทัศน์	พันธกิจ	ประเด็นยุทธศาสตร์	เป้าประสงค์	กลยุทธ์	แผนงาน /โครงการ
				<p>ลูกค้าเป็นแบบ Real Time รวมถึงการเพิ่มยอดขายภายในคลังสต็อก การโฆษณาประชาสัมพันธ์ และการสื่อสารภายในคลังสต็อก</p> <p>4. เพิ่มส่วนแบ่งการตลาดจากบริษัท ช่างชาติอย่างน้อย 5% และ Pocket (ส่วนแบ่งรายได้ 100%)</p>	
	<p>2. เราจะร่วมกันพัฒนาบุคลากรในคลังสต็อกผู้ให้บริการโลจิสติกส์ใหม่</p> <p>ความรู้ความสามารถเป็นมืออาชีพ</p> <p>3. เราจะร่วมมือกับบริหารต้นทุนและเวลาการดำเนินงานของผู้ให้บริการโลจิสติกส์เพื่อเพิ่มศักยภาพในการแข่งขันกับบริษัทข้ามชาติ</p>	<p>1. การสร้างมาตรฐานการบริการโลจิสติกส์ของ โลจิสติกส์ คลัสเตอร์ให้เทียบเท่าระดับสากล พร้อมทำพัฒนาบุคลากรในการดำเนินงานมาตรฐาน</p>	<p>1. ลดต้นทุนและเวลาในการดำเนินงานการให้บริการโลจิสติกส์ 40% จากปีปัจจุบัน(พ.ศ. 2549)</p> <p>2. จัดอบรมบุคลากรทางด้าน โลจิสติกส์อย่างน้อย ปีละ 6 ครั้ง</p> <p>3. ศึกษาดูงานและแลกเปลี่ยนเรียนรู้กับองค์กรการอบรม</p>	<p>1. ลดต้นทุนและเวลาในการดำเนินงานการให้บริการโลจิสติกส์ 15% จากปีปัจจุบัน(ปี พ.ศ. 2550)</p> <p>2. จัดอบรมบุคลากรทางด้าน โลจิสติกส์อย่างน้อย 6 ครั้ง ศึกษาดูงานและแลกเปลี่ยนเรียนรู้กับองค์กรการอบรม</p>	<p>1. โครงการยกระดับมาตรฐานบริการโลจิสติกส์ของ ไทยเทียบเท่าระดับสากล</p> <p>2. โครงการพัฒนาบุคลากรผู้ให้บริการ</p> <p>โลจิสติกส์เพื่อเสริมสร้างขีดความสามารถในการแข่งขัน</p> <p>3. โครงการอบรมทักษะด้าน โลจิสติกส์สำหรับพนักงานโลจิสติกส์</p>

ตารางที่ 3.1 (ต่อ) ตารางสรุปวิสัยทัศน์ พันธกิจ ประเด็นยุทธศาสตร์ เป้าประสงค์ แผนงาน โครงการ เครื่องมือ วิสาหกิจอุตสาหกรรม โลจิสติกส์

วิสัยทัศน์	พันธกิจ	ประเด็นยุทธศาสตร์	เป้าประสงค์	กลยุทธ์	แผนงาน /โครงการ
	4. เราจะยกระดับการให้บริการ โลจิสติกส์ให้เป็นไปตามมาตรฐานสากล และสร้าง จุดบริการโลจิสติกส์ ครอบคลุมพื้นที่ในภูมิภาค เอเชีย		3. ปรับปรุงและสร้างมาตรฐานบริการ โลจิสติกส์ให้มีประสิทธิภาพ โดยมี ดัชนีชี้วัด Defect ไม่เกิน 1% , Complaint ไม่เกิน 5% และ On-time เกิน 95%		
	1. เราจะนำเสนอ นวัตกรรมการ ให้บริการ โลจิสติกส์ใน อุตสาหกรรม โลจิสติกส์เพื่อตอบสนอง ความต้องการของตลาด ในภูมิภาคเอเชีย	1. การจัดตั้งทีมงาน R&D เพื่อดำเนินงาน สร้างนวัตกรรมด้านการ ให้บริการ โลจิสติกส์ตอบสนอง ความต้องการของลูกค้า ในภูมิภาคเอเชีย	1. พัฒนาระบบจัดการด้าน E-Business ด้าน Real Time Tracking และ ด้าน Less Than Truck Load (LTL) Call Center	1. สร้างความคิดริเริ่มในการบริการ โลจิสติกส์ในรูปแบบใหม่ พร้อม พัฒนาส่วนจัดการให้บริการโล จิสติกส์ จำนวน 3 นวัตกรรม	1. โครงการสร้างความสามารถใน การแข่งขันของโลจิสติกส์คลัสเตอร์ ด้าน IT 2. โครงการพัฒนา Software การ ให้บริการโลจิสติกส์ 3. โครงการการพัฒนาข้อมูล อุตสาหกรรมการให้บริการโลจิสติกส์ เพื่อประสิทธิภาพในการแข่งขัน 4. โครงการนวัตกรรมด้านการ บริการโลจิสติกส์เพื่อเพิ่มมูลค่าในการ ให้บริการโลจิสติกส์

คณะที่ปรึกษาได้พิจารณาแผนงานโครงการต่าง ๆ ของเครือข่ายวิถีชีวิตอุตสาหกรรมโลจิสติกส์แล้ว จึงได้นำเสนอแผนงานโครงการดังกล่าวจัดทำเป็นชุดโครงการขึ้น เพื่อให้การออกแบบพัฒนาดำเนินไปในทิศทางเดียวกัน ซึ่งโครงการต่าง ๆ สามารถนำมาจัดแบ่งเป็นหมวดหมู่ เพื่อให้สามารถพัฒนาต่อเนื่องไปในอนาคต โดยสามารถพัฒนาเป็นชุดโครงการได้ดังนี้

ตารางที่ 3.2 ตารางสรุปชุดโครงการ จากแผนงานโครงการเครือข่ายวิถีชีวิตอุตสาหกรรมโลจิสติกส์

ชุดโครงการ	เป้าประสงค์	โครงการ	ระยะเวลาดำเนินการ
1. โครงการพัฒนาเครือข่ายวิถีชีวิตอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ให้เข้มแข็งและสมบูรณ์	เพื่อสร้างความเข้มแข็งของเครือข่ายวิถีชีวิตอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ให้ภาคพื้นตลอดจนสร้างการประสานงานเชิงบูรณาการของทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้องและสามารถผลักดันนโยบายสู่การปฏิบัติเชิงรูปธรรม	1. โครงการเสริมสร้างความเข้มแข็งให้กับโลจิสติกส์เอสเตเตอร์ 2. โครงการ Think of Delivery Think of Us 3. โครงการสร้างเครือข่ายโลจิสติกส์เอสเตเตอร์ให้สมบูรณ์	ระยะเวลา 1 ปี
2. โครงการยกระดับมาตรฐานบริการและพัฒนาบุคลากรในอุตสาหกรรมโลจิสติกส์	เพื่อพัฒนาบุคลากรทุกระดับบริหารและระดับปฏิบัติการให้มีความรู้ ความชำนาญ และมีคุณภาพในการประกอบการในสายงานอุตสาหกรรมโลจิสติกส์	1. โครงการยกระดับมาตรฐานบริการโลจิสติกส์ของประเทศไทยในระดับสากล 2. โครงการพัฒนาบุคลากรผู้ให้บริการโลจิสติกส์เพื่อเสริมสร้างขีดความสามารถในการแข่งขัน 3. โครงการอบรมทักษะด้านโลจิสติกส์สำหรับพนักงานโลจิสติกส์	ระยะเวลา 3 ปี

ตารางที่ 3.2 (ต่อ) ตารางสรุปชุดโครงการ จากแผนงาน โครงการเครือข่ายวิชาหลักอุตสาหกรรมโลจิสติกส์

ชุดโครงการ	เป้าประสงค์	โครงการ	ระยะเวลาดำเนินการ
3. โครงการเพิ่มศักยภาพและขีดความสามารถในการแข่งขันของอุตสาหกรรมโลจิสติกส์	เพื่อพัฒนาผู้ประกอบการให้มีความรู้และขีดความสามารถในการแข่งขันในระดับสากลได้	1. โครงการสร้างขีดความสามารถในการแข่งขันของโลจิสติกส์สตาร์ทอัพ IT 2. โครงการพัฒนา Software การให้บริการโลจิสติกส์ 3. โครงการการพัฒนาฐานข้อมูลอุตสาหกรรม การให้บริการโลจิสติกส์เพื่อประสิทธิภาพในการแข่งขัน 4. โครงการนวัตกรรมด้านการบริการ โลจิสติกส์เพื่อเพิ่มมูลค่าในการให้บริการ โลจิสติกส์	ระยะเวลา 3 ปี

2. การพิจารณาจัดลำดับความสำคัญของโครงการภายใต้แผนปฏิบัติการส่งเสริมวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม

ขณะที่พิจารณาเห็นว่าโครงการที่มีความสำคัญสูงและมีความเร่งด่วน ซึ่งจะส่งผลโดยตรงต่อการเพิ่มขีดความสามารถของวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม (SMEs) ของกลุ่มอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ กรุงเทพมหานคร สรุปรายงานโครงการทั้งหมดดังนี้

2.1 โครงการนำร่อง

- 2.1.1 โครงการสร้างเครือข่ายโลจิสติกส์คลัสเตอร์ให้สมบูรณ์
- 2.1.2 โครงการสร้างขีดความสามารถในการแข่งขันของโลจิสติกส์คลัสเตอร์ด้าน

IT

2.2 โครงการระยะสั้น

- 2.2.1 โครงการเสริมสร้างความเข้มแข็งให้กับ โลจิสติกส์คลัสเตอร์
- 2.2.2 โครงการ Think of Delivery Think of Us
- 2.2.3 โครงการพัฒนาบุคลากรผู้ให้บริการ โลจิสติกส์เพื่อเสริมสร้างขีด

ความสามารถในการแข่งขัน

- 2.2.4 โครงการอบรมทักษะด้าน โลจิสติกส์สำหรับพนักงาน โลจิสติกส์

2.3 โครงการระยะปานกลาง

- 2.3.1 โครงการยกระดับมาตรฐานบริการ โลจิสติกส์ของไทยเทียบเท่าระดับสากล
- 2.3.2 โครงการพัฒนา Software การให้บริการ โลจิสติกส์
- 2.3.3 โครงการนวัตกรรมด้านการบริการ โลจิสติกส์เพื่อเพิ่มมูลค่าในการให้บริการ

โลจิสติกส์

2.4 โครงการระยะยาว (ต่อเนื่อง)

โครงการการพัฒนาฐานข้อมูลอุตสาหกรรมการให้บริการ โลจิสติกส์เพื่อประสิทธิภาพในการแข่งขัน

3. การเชื่อมโยงระหว่างการพัฒนาเครือข่ายวิสาหกิจในแต่ละอุตสาหกรรมเป้าหมายที่มีความสัมพันธ์ในระดับจังหวัดและระดับภาค

การพัฒนาเครือข่ายวิสาหกิจ (Cluster) จะต้องเริ่มต้นจากพื้นที่ทางภูมิศาสตร์ (Geographical Location) เป็นลำดับแรก โดยพิจารณาว่าในพื้นที่ใดมีการกระจุกตัวหรือความหนาแน่นของกิจกรรมใดเป็นพิเศษและสังเกตได้อย่างชัดเจน ทั้งนี้เนื่องจากการรวมตัวของกิจการที่คล้ายกันและเกี่ยวเนื่องกันในพื้นที่หนึ่งจะทำให้ผู้ประกอบการมีโอกาสใช้ทรัพยากรร่วมกับกิจการอื่นไม่ว่าจะเป็น แหล่งทรัพยากรธรรมชาติ การเข้าถึงแหล่งวัตถุดิบ แรงงาน สาธารณูปโภค สาธารณูปการ ซึ่งทำให้เกิดความได้เปรียบในด้านต้นทุนที่ต่ำกว่า (Cost Competitive)

ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ส่วนใหญ่ อยู่ที่จังหวัด กรุงเทพฯ ดังนั้น การกำหนดขอบเขตการพัฒนาเครือข่ายโลจิสติกส์คลัสเตอร์ในเบื้องต้นจึงอยู่ที่จังหวัดกรุงเทพฯ

4. ข้อเสนอแนะกระบวนการ/กลไกการแปลงแผนฯ สู่การปฏิบัติอย่างมีประสิทธิภาพ

การแปลงแผน ปฏิบัติการส่งเสริมวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม เครือข่ายวิสาหกิจอุตสาหกรรม โลจิสติกส์ ไปสู่การปฏิบัติอย่างมีประสิทธิภาพและมีเอกภาพจะต้องอาศัยระยะเวลาภายใต้กระบวนการ/กลไก ดังต่อไปนี้

1. การสร้างความเข้าใจและการยอมรับ ของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในระดับพื้นที่เกี่ยวกับวิสัยทัศน์ เป้าประสงค์ และแนวทางในการพัฒนาเครือข่ายวิสาหกิจอุตสาหกรรม โลจิสติกส์
2. การพัฒนาแนวคิด ชี้ความสามารถ และกระบวนการทัศน์ของผู้ให้บริการโลจิสติกส์สู่การดำเนินธุรกิจในระบบ
3. การจัดตั้งคณะกรรมการพัฒนาเครือข่ายวิสาหกิจอุตสาหกรรม โลจิสติกส์ ขึ้น ซึ่งประกอบด้วย หัวหน้าหน่วยงานภาครัฐ และภาคเอกชนที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งสถาบันการศึกษาในพื้นที่ เพื่อสนับสนุนการรวมกลุ่มกันของเครือข่ายวิสาหกิจอุตสาหกรรม โลจิสติกส์
4. การพัฒนาเครือข่ายวิสาหกิจอุตสาหกรรม โลจิสติกส์ให้เข้มแข็ง เพื่อร่วมกันผลักดันแผนฯ ไปสู่การปฏิบัติอย่างเป็นรูปธรรมและต่อเนื่อง
5. การประสานงานกันระหว่าง เครือข่ายวิสาหกิจอุตสาหกรรม โลจิสติกส์จังหวัด และกลุ่มจังหวัด เพื่อนำข้อมูลและแผนปฏิบัติการฯ เข้าบรรจุไว้ในแผนยุทธศาสตร์ของจังหวัดกรุงเทพฯ
6. การประสานงานกันระหว่างเครือข่ายวิสาหกิจอุตสาหกรรม โลจิสติกส์กับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อขอรับการสนับสนุนงบประมาณดำเนิน โครงการต่าง ๆ

5. รายละเอียด โครงการสำคัญในการพัฒนาผู้ประกอบการวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อมเครือข่ายวิสาหกิจอุตสาหกรรมโลจิสติกส์

5.1 ชุดโครงการพัฒนาเครือข่ายวิสาหกิจอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ให้เข้มแข็งและสมบูรณ์

หลักการและเหตุผล

การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศโดยเฉพาะเพื่อการนำเข้าส่งออก ครอบคลุมและเกี่ยวข้องกับหน่วยงานระดับกรมมากกว่า 35 กรม ใน 9 กระทรวง และต้องอาศัยความร่วมมือจากภาคเอกชนถึง 17 สมาคมการค้าที่เกี่ยวข้องโดยตรง ซึ่งควรให้เกิดความร่วมมือกัน ทั้งภายในกลุ่มและภายนอกกลุ่มของผู้ประกอบการจะนำไปสู่การพัฒนาอุตสาหกรรม โลจิสติกส์ทั้งระบบ และเป็นการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันทางธุรกิจบนพื้นฐานของความร่วมมือซึ่งกันและกัน จากการศึกษาข้อมูลและการประชุมกลุ่ม พบว่าปัจจุบันมีการรวมกลุ่มกันของผู้ประกอบการ โลจิสติกส์ ในระดับหนึ่งแต่ยังมีความเข้มแข็งไม่มากพอ อีกทั้งยังขาดการประสานงานเชิงบูรณาการทั้งในส่วนภาครัฐและเอกชน อีกทั้งการผลักดันนโยบายจากภาครัฐไปสู่การปฏิบัติยังไม่เป็นรูปธรรม จึงมีความจำเป็นเร่งด่วนที่จะต้องมีการ พัฒนาเครือข่ายวิสาหกิจอุตสาหกรรม โลจิสติกส์ ให้เข้มแข็งและการประสานงานเชิงบูรณาการ และผลักดันการแปลงนโยบายสู่การปฏิบัติเชิงรูปธรรมเพื่อมุ่งสู่ความสำเร็จตามยุทธศาสตร์ที่วางไว้ร่วมกัน

วัตถุประสงค์

1. เพื่อพัฒนาเครือข่ายวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม ของอุตสาหกรรม โลจิสติกส์ให้เข้มแข็ง มีองค์ประกอบของสมาชิกที่สมบูรณ์ มีการเชื่อมโยง และเกื้อหนุนกันอย่างเป็นระบบและครบวงจร
2. เพื่อส่งเสริมการประสานงานเชิงบูรณาการของทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้อง
3. เพื่อส่งเสริมและผลักดันการแปลงนโยบายสู่การปฏิบัติเชิงรูปธรรม
4. เพื่อสร้างความร่วมมือในการวางแผนยุทธศาสตร์ และดำเนินการพัฒนาอุตสาหกรรม โลจิสติกส์ให้เป็นไปตามเป้าหมาย
5. เพื่อดำเนินโครงการ Think of Delivery Think of Us

กลุ่มเป้าหมาย

ผู้ประกอบการ โลจิสติกส์ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล หน่วยงานภาครัฐ และภาคเอกชนที่เกี่ยวข้อง จำนวนประมาณ 200 ราย

หน่วยงานที่รับผิดชอบ

1. กระทรวงการคลัง
2. กระทรวงคมนาคม – เส้นทางพิเศษ (กรมการขนส่งทางบก)
3. กระทรวงพาณิชย์
4. กระทรวงอุตสาหกรรม
5. กระทรวงเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร
6. สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน (BOI)
7. กรมศุลกากร
8. กรมส่งเสริมอุตสาหกรรม
9. 17 สมาคมการค้าที่เกี่ยวข้อง

แผนงาน/การดำเนินงาน

1. จัดตั้งคณะกรรมการพัฒนาเครือข่ายวิสาหกิจอุตสาหกรรม โลจิสติกส์ในพื้นที่กรุงเทพมหานคร มีคณะกรรมการซึ่งประกอบด้วยตัวแทนจากหน่วยงานภาครัฐและภาคเอกชนที่เกี่ยวข้อง เจ้าของกิจการ ผู้ประกอบการในพื้นที่และอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้อง
2. จัดประชุมคณะกรรมการฯ ในการกำหนดนโยบายและแนวทางในการปฏิบัติงานร่วมกัน
3. ส่งเสริมให้เกิดการนำโครงการไปสู่การปฏิบัติ โดยหน่วยงานที่เกี่ยวข้องไปปฏิบัติงานอย่างแท้จริง
4. ดำเนินการตามแผนที่วางไว้อย่างต่อเนื่อง โดยมีการประชุมเครือข่ายอย่างน้อยปีละ 4 ครั้ง และประชุมประจำปี 1 ครั้ง
5. มีการติดตามและประเมินผลการดำเนินงานตามแผนอย่างน้อยปีละ 2 ครั้ง
6. ประชาสัมพันธ์คลัสเตอร์ผู้ให้บริการ โลจิสติกส์ โดยจัดงานเปิดตัวแนะนำ คลัสเตอร์ผู้ให้บริการ โลจิสติกส์และกิจกรรมหรือผลงาน ในงานที่เกี่ยวข้อง Logistic 2 ครั้ง และจัดทำ Website ของคลัสเตอร์ผู้ให้บริการ โลจิสติกส์ เพื่อให้ข้อมูลในการบริการลูกค้าเป็นแบบ Real Time รวมถึงการเพิ่มยอดขายภายในคลัสเตอร์ การโฆษณาประชาสัมพันธ์ และการสื่อสารภายในคลัสเตอร์

ระยะเวลาการดำเนินงาน

ดำเนินการอย่างต่อเนื่อง 1 ปี (พ.ศ. 2550)

ผลที่คาดว่าจะได้รับ

1. เครือข่ายวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อมอุตสาหกรรม โลจิสติกส์เกิดความเข้มแข็ง มีการเชื่อมโยงและการเกื้อหนุนกันอย่างเป็นระบบ
2. มีการประสานงานเชิงบูรณาการของทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้อง
3. มีการส่งเสริมและผลักดันการแปลงนโยบายสู่การปฏิบัติเชิงรูปธรรม
4. มีการจัดกิจกรรมและโครงการในเชิงสร้างสรรค์ โดยมุ่งสู่ผลสำเร็จโดยภาพรวมของเครือข่ายวิสาหกิจอุตสาหกรรมโลจิสติกส์
5. อุตสาหกรรมโลจิสติกส์ ได้รับการพัฒนาเข้าสู่ระบบการค้าสากลที่ได้มาตรฐานและนารายได้เข้าสู่ประเทศมากขึ้น

งบประมาณ

ในระยะเวลา 1 ปี (พ.ศ. 2550) รวมจำนวนทั้งสิ้น 2,500,000 บาท แบ่งเป็น งบประมาณ ดำเนินการดังตาราง

รายการ	ปีงบประมาณ
	2550 (บาท)
1. ค่าใช้จ่ายในการจัดประชุมและดำเนินงานของคณะกรรมการพัฒนาเครือข่ายวิสาหกิจอุตสาหกรรม โลจิสติกส์	500,000
2. ค่าใช้จ่ายในการจัดประชุมคณะกรรมการฯ ในการกำหนดนโยบายและแนวทางในการปฏิบัติงานร่วมกัน	500,000
3. การประชุมเครือข่ายปีละอย่างน้อย 4 ครั้ง และประชุมประจำปี 1 ครั้ง	500,000
4. ประชาสัมพันธ์คลัสเตอร์ผู้ให้บริการ โลจิสติกส์ โดยจัดงานเปิดตัวแนะนำคลัสเตอร์ผู้ให้บริการ โลจิสติกส์และกิจกรรมหรือผลงาน ในงานที่เกี่ยวข้อง Logistic 2 ครั้ง	500,000
5. จัดทำ Websiteของคลัสเตอร์ผู้ให้บริการ โลจิสติกส์ เพื่อให้ข้อมูลในการบริการลูกค้าเป็นแบบ Real Time	100,000
6. นำโครงการ Think of Delivery Think of Us ไปสู่การปฏิบัติ โดยหน่วยงานที่เกี่ยวข้องได้เข้าไปปฏิบัติงานอย่างแท้จริง	1,000,000
รวม	3,100,000

5.2 ชุดโครงการ ยกระดับ มาตรฐานบริการและพัฒนาบุคลากรในอุตสาหกรรม โลจิสติกส์

หลักการและเหตุผล

อุตสาหกรรมการ โลจิสติกส์ เป็นอุตสาหกรรมหนึ่งที่มีส่วนสำคัญในการสร้างรายได้จำนวน มหาศาล ให้กับระบบเศรษฐกิจ ของกรุงเทพมหานคร ทั้งทางตรงและทางอ้อม เนื่องจากกรุงเทพมหานคร เป็น Hub หรือ เป็นจุดศูนย์กลางของการกระจายสินค้าของภาคเกษตร และภาคอุตสาหกรรม การบริการและการท่องเที่ยว ตั้งแต่การนำวัตถุดิบไปสู่ผลิต นำสินค้าจากผู้ผลิตไปสู่ผู้ขายส่ง และการนำสินค้าจากผู้ขายส่งไปยังผู้ขายปลีก ซึ่งจะเห็นได้ว่าอุตสาหกรรม โลจิสติกส์ เป็นส่วนสำคัญในการขับเคลื่อนเศรษฐกิจของ กรุงเทพมหานคร อย่างไรก็ตาม อุตสาหกรรมโลจิสติกส์ยังขาดแคลนบุคลากรในระดับบริหารที่มีความรู้ความเข้าใจในการบริหารโลจิสติกส์แบบองค์รวม (Synchronization and Integration) คือ การบริหารตั้งแต่การจัดการวัตถุดิบไปถึงมือผู้บริโภค บุคลากรในระดับปฏิบัติการขาดหลักสูตรอบรมวิชาชีพที่เป็นมาตรฐานกลางและมีมาตรฐานเดียวกัน สำหรับบุคลากรด้านถ่ายถอดองค์ความรู้ก็มีปัญหาที่จำนวนอาจารย์และวิทยากรอบรมที่เชี่ยวชาญมีไม่เพียงพอ ดังนั้นจึงมีความจำเป็นเร่งด่วนที่ต้องยกระดับมาตรฐานบริการโลจิสติกส์ของไทยให้เทียบเท่าระดับโลก โดยการพัฒนาบุคลากรผู้ให้บริการโลจิสติกส์ทุกระดับเพื่อเสริมสร้างขีดความสามารถในการแข่งขันให้แก่อุตสาหกรรมโลจิสติกส์

วัตถุประสงค์

1. เพื่อส่งเสริมการมีส่วนร่วมของภาครัฐ ภาคเอกชนและสถาบันการศึกษาในการจัดหลักสูตรการสอนด้านอุตสาหกรรม โลจิสติกส์ให้สอดคล้องกับความต้องการของผู้ประกอบการทั้งในด้านปริมาณและมีคุณภาพ โดยผลักดันให้เกิดโครงการยกระดับมาตรฐานบริการ โลจิสติกส์ของไทยเทียบเท่าระดับโลก
2. เพื่อพัฒนาบุคลากรผู้ให้บริการด้านโลจิสติกส์ให้มีขีดความสามารถในการแข่งขัน
3. เพื่อพัฒนาศักยภาพของผู้ประกอบการและพนักงานโลจิสติกส์ในด้านคุณภาพการดำเนินงาน

กลุ่มเป้าหมาย

ผู้ประกอบการและบุคลากร ในอุตสาหกรรม โลจิสติกส์ในระดับบริหารและระดับปฏิบัติการ ทั้งภาครัฐและภาคเอกชนที่เกี่ยวข้อง

หน่วยงานที่รับผิดชอบ

- โลจิสติกส์
1. สถาบันอุดมศึกษาในพื้นที่ หรือสถาบันอุดมศึกษาที่มีความเชี่ยวชาญในงานด้าน
 2. กระทรวงคมนาคม – เส้นทางพิเศษ(กรมการขนส่งทางบก)
 3. กระทรวงอุตสาหกรรม
 4. กระทรวงเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร
 5. สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน (BOI)
 6. กรมส่งเสริมอุตสาหกรรม
 7. 17 สมาคมการค้าที่เกี่ยวข้อง

แผนงาน/การดำเนินงาน

1. จัดตั้งคณะกรรมการ โครงการฯ ซึ่งประกอบด้วยสถาบันการศึกษา องค์กรที่
เกี่ยวข้องและผู้ประกอบการ
2. จัดประชุมคณะกรรมการฯ ในการกำหนดนโยบายและแนวทางในการพัฒนา
บุคลากรร่วมกัน
3. สำรวจและวิจัยด้านคุณภาพและปริมาณของบุคลากรทางด้านโลจิสติกส์ในเชิงลึก
4. พัฒนาศักยภาพ ของผู้บริหารและผู้ปฏิบัติการ ในด้านคุณภาพการดำเนินงาน
โดยมีการจัดฝึกอบรมหลักสูตรในการบริหารจัดการ การตลาด ตลอดจนการบริการที่มาตรฐาน
เป็นต้น
5. ดำเนินโครงการยกระดับมาตรฐานบริการ โลจิสติกส์ของไทยเทียบเท่าสากล
6. มีการติดตามและประเมินผลการดำเนินงานตามแผนฯ อย่างน้อยปีละ 2 ครั้ง

ระยะเวลาการดำเนินงาน

ดำเนินการอย่างต่อเนื่อง 3 ปี (พ.ศ. 2550 - 2552)

ผลที่คาดว่าจะได้รับ

1. มีหลักสูตรการฝึกอบรมด้านอุตสาหกรรม โลจิสติกส์ที่สอดคล้องกับความต้องการของผู้ประกอบการทั้งในด้านปริมาณและมีคุณภาพ
2. มีงานวิจัยด้านคุณภาพและปริมาณของบุคลากรทางด้าน โลจิสติกส์
3. ผู้ประกอบการ ผู้บริหารและผู้ปฏิบัติการด้าน โลจิสติกส์มีศักยภาพและคุณภาพ
การดำเนินงาน
4. ระดับมาตรฐานบริการ โลจิสติกส์ของไทยเทียบเท่าสากล

งบประมาณ

ในระยะเวลา 3 ปี (พ.ศ. 2550 - 2552) รวมจำนวนทั้งสิ้น 4,500,000 บาท แบ่งเป็น
งบประมาณ ดำเนินการดังตาราง

รายการ	ปีงบประมาณ		
	2550 (บาท)	2551 (บาท)	2552 (บาท)
1. ค่าใช้จ่ายในการจัดประชุมคณะกรรมการฯ ในการกำหนดนโยบายและแนวทางในการพัฒนาบุคลากร	500,000	500,000	500,000
2. ค่าใช้จ่ายในการสำรวจและวิจัย ด้านคุณภาพและปริมาณของบุคลากรทางด้านโลจิสติกส์ในเชิงลึก	500,000	500,000	500,000
3. ค่าใช้จ่ายในการจัดฝึกอบรมหลักสูตรในการบริหารจัดการ การตลาด ตลอดจนการบริการที่มาตรฐานของผู้บริหารและปฏิบัติการ	500,000	500,000	500,000
รวม	1,500,000	1,500,000	1,500,000

5.3 โครงการเพิ่มศักยภาพและขีดความสามารถในการแข่งขัน ของอุตสาหกรรม โลจิสติกส์

หลักการและเหตุผล

อุตสาหกรรมการ โลจิสติกส์ เป็นอุตสาหกรรมหนึ่งที่มีส่วนสำคัญในการสร้างรายได้จำนวนมหาศาลให้กับระบบเศรษฐกิจของกรุงเทพมหานครทั้งทางตรงและทางอ้อม เนื่องจากกรุงเทพมหานคร เป็น Hub หรือ เป็นจุดศูนย์กลางของการกระจายสินค้าของภาคเกษตรและภาคอุตสาหกรรม การบริการและการท่องเที่ยว ตั้งแต่การนำวัตถุดิบไปสู่ผลิต นำสินค้าจากผู้ผลิตไปสู่ผู้ขายส่ง และการนำสินค้าจากผู้ขายส่งไปยังผู้ขายปลีก ซึ่งจะเห็นได้ว่าอุตสาหกรรม โลจิสติกส์มีความจำเป็นต้องใช้เครื่องมือที่ทันสมัยเข้ามาใช้ในการบริหารจัดการระบบให้มีประสิทธิภาพ ซึ่งในปัจจุบันระบบโลจิสติกส์ที่ได้มาตรฐานและมีการจัดการที่มีประสิทธิภาพทั่วโลกล้วนมีการนำระบบ IT เข้ามาช่วยในการบริหารจัดการทั้งด้านซอฟต์แวร์ และระบบฐานข้อมูลที่มีประสิทธิภาพ ดังนั้นเพื่อให้ผู้ประกอบการด้านโลจิสติกส์สามารถเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันได้จึงมีความจำเป็นต้องต้องพัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขันของโลจิสติกส์ด้าน IT ด้านซอฟต์แวร์ และด้านฐานข้อมูล

วัตถุประสงค์

1. เพื่อสร้างขีดความสามารถในการแข่งขันของโลจิสติกส์ด้าน IT
2. เพื่อพัฒนาซอฟต์แวร์การให้บริการด้าน โลจิสติกส์
3. เพื่อพัฒนาฐานข้อมูลอุตสาหกรรมการให้บริการ โลจิสติกส์เพื่อเพิ่ม

ประสิทธิภาพในการแข่งขัน

4. เพื่อส่งเสริมให้สร้างนวัตกรรมด้านบริการ โลจิสติกส์

กลุ่มเป้าหมาย

ผู้ประกอบการในอุตสาหกรรมด้าน โลจิสติกส์ ผู้บริหารและผู้ปฏิบัติการทั้งภาครัฐ และ ภาคเอกชนที่เกี่ยวข้อง

หน่วยงานที่รับผิดชอบ

1. สถาบันอุดมศึกษาในพื้นที่ หรือสถาบันอุดมศึกษาที่มีความเชี่ยวชาญในงานด้าน โลจิสติกส์
2. กระทรวงคมนาคม – เส้นทางพิเศษ (กรมการขนส่งทางบก)
3. กระทรวงอุตสาหกรรม

4. กระทรวงเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร
5. สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน (BOI)
6. กรมส่งเสริมอุตสาหกรรม
7. 17 สมาคมการค้าที่เกี่ยวข้อง

แผนงาน/การดำเนินงาน

1. รวบรวมข้อมูลเชิงลึกในทุกด้านของธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับ ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ เพื่อเป็นบรรทัดฐานในการวัดผลการดำเนินงานและพัฒนาการของคลัสเตอร์ผู้ให้บริการโลจิสติกส์
2. การพัฒนา Software สำหรับการให้บริการ โลจิสติกส์แบบครบวงจร
3. การพัฒนาระบบเครือข่ายเพื่อเชื่อมโยง โลจิสติกส์คลัสเตอร์

ผลที่คาดว่าจะได้รับ

1. เครือข่ายวิสาหกิจอุตสาหกรรม โลจิสติกส์ จะมีความสามารถในการให้บริการ โลจิสติกส์ที่สูงขึ้น
2. เครือข่ายวิสาหกิจอุตสาหกรรม โลจิสติกส์ จะมีระบบเทคโนโลยีสารสนเทศในการสื่อสาร ประสานงาน และการแลกเปลี่ยนข้อมูลการให้บริการ โลจิสติกส์ที่มีประสิทธิภาพ

ระยะเวลาการดำเนินงาน

ดำเนินการอย่างต่อเนื่อง 3 ปี (ปี พ.ศ. 2550 - 2552)

งบประมาณ

ในระยะเวลา 3 ปี (ปี พ.ศ. 2550 - 2552) รวมจำนวนทั้งสิ้น 12,000,000 บาท

แบ่งเป็นงบประมาณ ดำเนินการดังตาราง

รายการ	ปีงบประมาณ		
	2550 (บาท)	2551 (บาท)	2552 (บาท)
1. ค่าใช้จ่ายในการพัฒนา Software สำหรับบริการ โลจิสติกส์ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการแข่งขันของเครือข่าย วิสาหกิจอุตสาหกรรม โลจิสติกส์	2,000,000	2,000,000	2,000,000
2. ค่าใช้จ่ายในการพัฒนาเครือข่ายคอมพิวเตอร์สำหรับเครือข่าย วิสาหกิจอุตสาหกรรม โลจิสติกส์	2,000,000	2,000,000	2,000,000
รวม	4,000,000	4,000,000	4,000,000

Cluster **SMEs**