



ไทยพร้อมเป็นศูนย์กลาง Logistic รองรับอาเซียน ทวีคูณ

รัฐัน AEC ฉบับนี้ ขอเสนอข้อมูลเกี่ยวกับ**ธุรกิจบริการ Logistic** ซึ่งเป็นธุรกิจบริการที่สำคัญและเป็นตัวแปรทางต้นทุนที่สำคัญอย่างมากๆ สำหรับการค้าขายของประเทศในปัจจุบัน และอนาคตที่จะมีการเปิดเสรีประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC) ในปลายปี 2558

เป็นที่ทราบกันดีอยู่แล้วว่าการเปิดเสรีประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC) ทำให้ผู้ลงทุนต่างชาติโดยเฉพาะจากประเทศสมาชิกอาเซียนเข้ามาแข่งขันและเพิ่มสัดส่วนการลงทุนในประเทศไทยมากขึ้น ในขณะที่เดียวกันผู้ประกอบการไทยก็สามารถเข้าไปลงทุนและสร้างส่วนแบ่งทางการตลาดในกลุ่มประเทศอาเซียนได้เช่นกัน รวมถึงสร้างโอกาสการค้ากับกลุ่มคู่ค้าสำคัญๆ เช่น ญี่ปุ่น จีน เกาหลี อินเดีย สหภาพยุโรป หรือสหรัฐอเมริกา จากสภาพการแข่งขันที่สูงขึ้นนี้ จะเป็นปัจจัยกระตุ้นให้ผู้ประกอบการธุรกิจการค้าไทย ต้องเร่งพัฒนาประสิทธิภาพการดำเนินงาน คุณภาพและลดต้นทุนสินค้า ซึ่งเป็นตัวแปรสำคัญที่จะยกระดับความสามารถทางการแข่งขันทางการค้าระหว่างประเทศ ให้กับผู้ประกอบการธุรกิจการค้าไทย นั่นคือการพัฒนาประสิทธิภาพและการลดต้นทุนด้านการจัดการ Logistic ที่จะ เป็นภาคธุรกิจแรกๆ ที่เปิดเสรี เมื่อมีการเปิดประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC)

ทางสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ได้แบ่งโครงสร้างของธุรกิจบริการ Logistic ไทย ไว้เป็น 5 ประเภท ได้แก่ การขนส่งสินค้า การจัดเก็บสินค้า บริการด้านพิธีการ

ต่างๆ บริการงาน Logistic ที่เกี่ยวข้องกับการให้บริการเสริม และบริการพัสดุและไปรษณีย์ภัณฑ์ ปัจจุบัน พบว่าผู้ประกอบการธุรกิจ Logistic ในประเทศไทย มี 5 กลุ่มหลัก ได้แก่ ผู้ประกอบการขนส่งทางบก ขนส่ง ทางน้ำ ขนส่งทางอากาศ ตัวแทนออกของและตัวแทนขนส่งและคลังสินค้า รวมกว่า 10,000 บริษัท และกว่าร้อยละ 80 เป็นผู้ประกอบการขนาดย่อมและขนาดกลางหรือ SMEs ส่วนผู้ให้บริการ Logistic แบบครบวงจร มักเป็นบริษัทข้ามชาติ หรือผู้ประกอบการ





ไทยรายใหญ่ๆ เท่านั้น และแม้ผู้ประกอบการ Logistic ของไทยจะมีจุดแข็งที่ความยืดหยุ่นในการให้บริการ แต่เมื่อเปรียบเทียบกับต้นทุน Logistic ของไทยซึ่งมีตัวเลขเฉลี่ยประมาณ 17.9% ของผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศ ก็ยังสูงกว่าประเทศคู่แข่ง โดยเฉพาะอย่างยิ่งสิงคโปร์และมาเลเซีย

นอกจากนี้ ทางกระทรวงคมนาคมกำลังจะนำเสนอโครงการ พ.ร.บ. กู้เงิน 2.2 ล้านล้านบาท เพื่อพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของประเทศให้คณะรัฐมนตรีพิจารณา โดยคาดว่าจะอีกประมาณ 1 เดือนก็จะเสนอครม.ได้ ซึ่งหากพิจารณาโครงการต่างๆ ที่อยู่ใน พ.ร.บ. เงินกู้แล้ว รัฐบาลและกระทรวงคมนาคมจะเน้นหนักไปที่ระบบรางมากกว่าโหมดการขนส่งอื่นๆ เนื่องจากต้องการลดต้นทุน Logistic ของประเทศ

ในขณะที่ทางศูนย์วิจัยกสิกรไทยมีความคิดเห็นว่าการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางน้ำเป็นอีกช่องทางในการส่งออกนำเข้าของประเทศและยังสร้างรายได้เข้าประเทศจำนวนมหาศาลในแต่ละปี สามารถลดต้นทุน Logistic ได้มากกว่าระบบขนส่งอื่นๆ ด้วย แต่ปัจจุบันการขนส่งทางน้ำยังคงเผชิญปัญหาหลายด้าน อาทิ อุปทานขนส่งทางเรือยังคงเติบโตเร็วกว่าอุปสงค์ อุปทานกองเรือในด้านขนส่งยังคงเติบโตในอัตราค่อนข้างสูง แต่เริ่มที่จะชะลอตัวลง เนื่องจากมีค่าระวางเรือที่ค่อนข้างต่ำและมีอัตราการแข่งขันที่สูง ขณะที่ความต้องการของผู้บริโภคยังฟื้นตัวได้ไม่เร็วมากนัก

แนวโน้มค่าระวางเรือยังคงไม่ฟื้นตัวมากนัก อุปสงค์ในด้านการขนส่งทางเรือเติบโตไม่ทัน จำนวนอุปทานที่ยังคงมีอยู่มากซึ่งเป็นเรื่องสำคัญในการกดดันดัชนี BDI (Baltic Dry Index: ดัชนีค่าระวางเรือ) และส่งผลให้ธุรกิจมีผลประกอบการยังไม่ฟื้นตัวเร็วมากนักและผลกระทบจากภัยธรรมชาติที่กระทบต่อการขนส่งทางเรือ โดยเฉพาะเรือเดินสมุทรและการเข้าจอดในท่าที่ได้รับผลกระทบ อาทิ พายุแซนด์ในสหรัฐอเมริกา พายุในอินเดียและบราซิล ซึ่งเป็นอุปสรรคที่สำคัญในการขนส่งทางเรือและสุดท้ายปัญหาด้านแรงงาน ในปัจจุบันนอกจากผู้ประกอบการในอุตสาหกรรม Logistic ต้องเผชิญกับภาระต้นทุนในการดำเนินธุรกิจสูงขึ้น อันเนื่องมาจากการปรับขึ้นค่าจ้างแรงงานขั้นต่ำเมื่อต้นปี 2556 ที่ผ่านมา ผู้ประกอบการยังต้องเผชิญกับปัญหาด้านการขาดแคลนแรงงาน ซึ่งเป็นอุปสรรคต่อการดำเนินธุรกิจและปัญหาจากเงินบาทแข็งค่า ส่งผลต่อการส่งออกของไทย ซึ่งจะส่งผลกระทบต่อเป็นลูกโซ่ต่อมายังมีการส่งออกสินค้าทางเรือด้วยเช่นกัน

ศูนย์วิจัยกสิกรไทย คาดว่าแนวโน้มของธุรกิจขนส่งทางเรือในปี 2556 น่าจะเติบโตดีขึ้นจากปัจจัยส่งเสริม คือการฟื้นตัวของภาคการส่งออกไทย อันเนื่องมาจากสถานการณ์เศรษฐกิจโลกมีทิศทางที่มีเสถียรภาพมากขึ้นและหลายประเทศยังมีมาตรการกระตุ้นเศรษฐกิจออกมาอย่างต่อเนื่อง นอกจากนี้ สินค้าส่งออกทางเรือของไทยที่สำคัญมีแนวโน้มดีขึ้นจากการฟื้นตัวของภาคอุตสาหกรรมในประเทศที่คาดว่าหลายอุตสาหกรรมจะกลับมาผลิตได้อย่างเต็มศักยภาพในปีนี้และมีปัจจัยเฉพาะของภาคอุตสาหกรรม อาทิ การปรับแผนธุรกิจของผู้ประกอบการผลิตยานยนต์ ที่เน้นการผลิตเพื่อการส่งออกมากขึ้นหลังจากสิ้นสุดนโยบายรถคันแรก โดยศูนย์วิจัยกสิกรไทย มองว่าในปี 2556 นี้ การส่งออกรถยนต์ของไทยน่าจะมีประมาณ 1,230,000 ถึง 1,290,000 คัน หรือเติบโตร้อยละ 20-26 นอกจากนี้ ในด้านสินค้าเกษตรทั้งปริมาณและราคาสินค้าเกษตรมีแนวโน้มปรับตัวดีขึ้น จึงคาดว่ามูลค่าการขนส่งสินค้าทางเรือในปี



2556 อาจจะมีเพิ่มขึ้นประมาณร้อยละ 8-10 เป็น 129,600-133,000 ล้านบาท จาก 121,000 ล้านบาทในปี 2555 แต่หากวัดจากปริมาณการขนส่งสินค้าทางเรือ ทั้งนำเข้าและส่งออก คาดว่าจะมีปริมาณสินค้าส่งออกและนำเข้าผ่านท่าเรือแหลมฉบังและท่าเรือกรุงเทพประมาณ 87-89 ล้านตันในปี 2556 เพิ่มขึ้นร้อยละ 4-8 จากประมาณ 84 ล้านตันในปี 2555 (เพิ่มขึ้นร้อยละ 4.8)

ประเทศไทยยังมีประเด็นท้าทายหลายประการในการที่จะเพิ่มศักยภาพในการแข่งขัน เนื่องจากการขนส่งทางน้ำในปัจจุบันเผชิญกับปัญหาในหลายด้าน ทั้งความกว้างของร่องน้ำและแม่น้ำตื้นเขินทำให้ไม่สามารถขนส่งสินค้าทางน้ำได้ ขณะที่โครงสร้างพื้นฐานยังไม่เอื้ออำนวยเพียงพอ อาทิ ท่าเรือมีความแออัดและไม่มั่นคงเชื่อมต่อกับท่าเรือโดยตรง เป็นต้น

นอกจากนี้ ยังมีปัญหาในด้านของกฎหมายที่มีความล้าสมัย เนื่องจากใช้มาตั้งแต่ปี 2457 โดยมีประเด็นสำคัญ อาทิ การออกใบอนุญาตเดินเรือและการต่อทะเบียนเรือ โดยปัจจุบันเมื่อจดทะเบียนเรือแล้วต้องขอใบอนุญาตเดินเรืออีกครั้ง ซึ่งเป็นขั้นตอนที่ซ้ำซ้อน ซึ่งเป็นสิ่งที่จะต้องเร่งปรับปรุงและพัฒนาจากทั้งฝั่งภาครัฐและเอกชน เพื่อที่จะเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศไทย เนื่องจากประเด็นเหล่านี้ต้องใช้เวลาอีกหลายปีถึงจะแล้วเสร็จ ทั้งในด้านข้อกฎหมายและการวางแผนการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางน้ำ


อย่างไรก็ตาม รัฐบาลมีโครงการขยายท่าเรือแหลมฉบังเฟส 3 เพื่อให้สามารถรองรับตู้สินค้าเพิ่มอีก 7 ล้านตู้ต่อปี รวมเป็น 18 ล้านตู้ต่อปี จากปัจจุบันที่มีศักยภาพรองรับปริมาณตู้สินค้าเพียงประมาณ 11 ล้านตู้ต่อปี ซึ่งโครงการดังกล่าวจะใช้เงินลงทุนรวม 8.8 หมื่นล้านบาท ใช้ระยะเวลาในการก่อสร้างประมาณ 8 ปี โดยก่อสร้างแล้วเสร็จ



เปิดให้บริการในปี 2563-2564

ศูนย์วิจัยกสิกรไทย คาดว่าในปี 2556 จะมีปริมาณตู้สินค้าผ่านเข้า-ออกท่าเรือแหลมฉบังประมาณ 6.3-6.6 ล้านตู้ต่อปี จากประมาณ 6 ล้านตู้ในปี 2555 และปริมาณตู้สินค้าผ่านเข้า-ออกท่าเรือจะเกินขีดความสามารถในช่วงปี 2562-2563 ที่ประมาณ 11-13 ล้านตู้ต่อปี จึงจำเป็นต้องมีการวางแผนที่จะพัฒนาท่าเรือแหลมฉบังเฟส 3 เพื่อรองรับปริมาณการเติบโตของสินค้า ซึ่งหากไม่เร่งดำเนินการอาจจะทำให้เกิดปัญหาการคมนาคมขนส่งทางทะเลที่แออัดและเป็นอุปสรรคต่อการพัฒนาการขนส่งสินค้านำเข้าและส่งออกทางน้ำ

การเร่งพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งทางน้ำก็ถือว่าเป็นตัวแปรสำคัญในการพัฒนาศักยภาพการขนส่งของไทยเพื่อรองรับโอกาสและการแข่งขันที่จะมาพร้อมกับ AEC ในอนาคต ที่ภาครัฐตั้งเป้าหมายผลักดันบทบาทให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางด้าน Logistic ในภูมิภาคอาเซียน

ดังนั้น ทางกรมส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ ในฐานะหน่วยงานสนับสนุนผู้ส่งออกและผู้ประกอบการธุรกิจการค้าระหว่างประเทศ จึงต้องเร่งพัฒนาศักยภาพผู้ประกอบการธุรกิจส่งออกและอุตสาหกรรมบริการด้าน Logistic ของไทย เพื่อมุ่งลดต้นทุน Logistic อย่างไรก็ตาม เรื่องที่อยากจะเตือนคือ ให้ผู้ประกอบการตื่นตัวในการพัฒนาศักยภาพ พร้อมทั้งเชิญชวนให้ติดตามข่าวสารจากสำนัก Logistic การค้า ซึ่งเป็นหน่วยงานที่รับผิดชอบโดยตรงและมีการจัดโครงการและกิจกรรมเพื่อส่งเสริมผู้ประกอบการอย่างต่อเนื่อง อาทิ การนำคณะผู้ประกอบการของไทยเดินทางไปเจรจาการค้าในต่างประเทศเพื่อสร้างพันธมิตรทางการค้าพร้อมทั้งขยายตลาด รวมถึงการจัดโครงการลดต้นทุน Logistic สำหรับผู้ส่งออกและโครงการศึกษาเส้นทาง การขนส่งเพื่อรองรับการแข่งขันในอนาคต 



ที่มา: สยามธุรกิจ

<http://www.thai-aec.com>

ศูนย์วิจัยกสิกรไทย