

ประเทศไทยกับการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ

Thailand and Multimodal Transportation

นพรัตน์ เมืองเหนือ

1. บทนำ

ในภาวะปัจจุบันที่มีแนวโน้มการแข่งขันรุนแรง ไม่ว่าจะเป็นด้านคุณภาพหรือด้านต้นทุนการประกอบธุรกิจจึงต้องคำนึงถึงเรื่องการจัดการเพื่อความพึงพอใจของลูกค้า ทั้งด้านคุณภาพต้นทุน และการจัดส่ง ซึ่งต้นทุนการขนส่งเป็นต้นทุนที่สำคัญต้นทุนหนึ่งในภาวะปัจจุบัน ซึ่งแนวโน้มในอนาคตของระบบกฎเกณฑ์ทางการค้าโลก กำลังเปลี่ยนแปลงไป ภูมิภาคเอเชียได้ก้าวเข้ามามีบทบาทสำคัญต่อเศรษฐกิจโลกมากขึ้น เป็นลำดับ ดังเห็นได้จากสัดส่วน GDP ของเอเชีย (ไม่รวมญี่ปุ่น) ต่อ GDP โลก เพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วจาก 9.7% ในปี 2541 มาอยู่ที่ 16.3% ในปี 2552 เช่นเดียวกับมูลค่าการค้าของเอเชียเพิ่มขึ้น อย่างรวดเร็วจนในปี 2552 มูลค่าส่งออกและนำเข้าของเอเชียคิดเป็นสัดส่วนราว 1 ใน 4 ของมูลค่าส่งออกและนำเข้ารวมของทั้งโลกส่งผลให้ความมั่งคั่งของประเทศในเอเชียเพิ่มขึ้นอย่างก้าวกระโดดแสดงให้เห็นได้จากทุนสำรองระหว่างประเทศของประเทศในเอเชียรวมกันเพิ่มขึ้นจาก 1.8 ล้านล้านดอลลาร์สหรัฐ ในปี 2546 เป็นกว่า 4.9 ล้านล้านดอลลาร์สหรัฐในปัจจุบัน

เมื่อประกอบกับวิกฤตเศรษฐกิจโลกที่เกิดขึ้นซึ่งส่งผลให้ประเทศเศรษฐกิจหลักต่างได้รับผลกระทบอย่างรุนแรงและดูเหมือนว่าปัญหาต่างๆ จะยังไม่ยุติลงในระยะเวลาดังกล่าว ทำให้หลายฝ่ายมองว่าเอเชียกำลังก้าวเข้ามาเป็นตัวขับเคลื่อนเศรษฐกิจหลักของโลกตัวใหม่ ถนนทุกสายกำลังมุ่งหน้าเข้าสู่เอเชียในขณะนี้ ไม่ว่าจะเป็นการค้า การลงทุน รวมถึงเงินทุน กำลังผลักดันทิศทาง

เศรษฐกิจโลกให้เข้าสู่ยุคสมัยแห่งเอเชียอย่างแท้จริงซึ่งประเทศไทยควรต้องรู้จักใช้ประโยชน์จากยุคสมัยแห่งเอเชียให้เต็มประสิทธิภาพ เพราะถ้าพึ่งตลาดในประเทศไทยอย่างเดียว ซึ่งมีประชากร 0.9% ของประชากรโลกขณะที่ GDP คิดเป็นสัดส่วนเพียง 0.46% ของ GDP โลก ไม่เพียงพอที่จะผลักดันการขยายตัวของเศรษฐกิจไทยได้อย่างเต็มที่ดังนั้นกลยุทธ์ในการก้าวไปสู่การรวมกลุ่มเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (ASEAN Economic Community: AEC) ทำให้ไทยสามารถใช้ประโยชน์จากตลาดขนาดใหญ่ได้มากขึ้น

แต่ละประเทศจึงต้องเร่งพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของตนเอง เพื่ออำนวยความสะดวกและลดต้นทุนของผู้ผลิตในการส่งออกและนำเข้า ทั้งนี้ภาครัฐบาลได้ให้ความสำคัญมากจนกำหนดไว้ในแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย พ.ศ.2550-2554 ของสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) กำหนดวิสัยทัศน์ว่ามีระบบโลจิสติกส์ที่ได้มาตรฐานสากล (World Class Logistics) เพื่อสนับสนุนการเป็นศูนย์กลางธุรกิจและการค้าของภูมิภาคอินโดจีน เพราะแนวโน้มการแข่งขันที่เข้มข้นขึ้น การเพิ่มประสิทธิภาพ ระบบขนส่งและโลจิสติกส์ พัฒนาเครือข่ายโลจิสติกส์ในประเทศให้เชื่อมโยงอย่างบูรณาการ ทั้งเครือข่ายภายใน และการเชื่อมต่อไปสู่ต่างประเทศโดยพัฒนาระบบการเชื่อมโยงหลายรูปแบบ เพื่อส่งเสริมศักยภาพให้ภาคอุตสาหกรรมต่างๆ ของประเทศไทย ปริมาณการขนส่งสินค้าขาออกแยกตามรูปแบบการขนส่ง

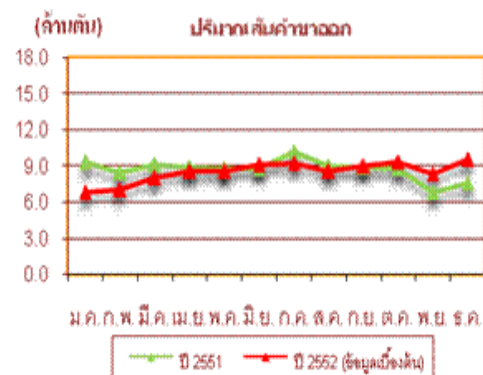
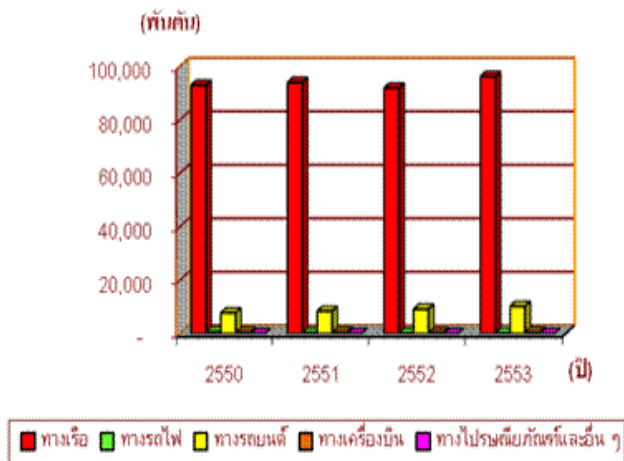
ทางบก ทางทะเล ทางอากาศทางไปรษณีย์ภัณฑ์ ของประเทศไทยตั้งแต่ปี พ.ศ. 2550-2553 เป็นไปตามตารางที่ 1 และตารางที่ 2 แสดงการขนส่งทางรถบรรทุกมีต้นทุนการขนส่งที่สูงที่สุด รองลงมา คือ การขนส่งทางรถไฟ และการขนส่งทางน้ำ ตามลำดับ ฉะนั้นการใช้รูปแบบการขนส่งทางรถบรรทุกเพียงรูปแบบเดียวทำให้มีค่าใช้จ่ายที่สูง จึง

ควรปรับเปลี่ยนมาใช้หรือผสมผสานระหว่างการขนส่งทางน้ำ และทางรถไฟ หรือการขนส่งแบบต่อเนื่องหลายรูปแบบ Multimodal Transport เพื่อเป็นการลดต้นทุนในการขนส่ง

ตารางที่ 1 ปริมาณการขนส่งสินค้าขาออกของประเทศไทยแยกตามรูปแบบการขนส่ง (หน่วยเป็น ล้านบาท) [1]

หน่วย : ล้านบาท

| การขนส่งสินค้า | 2550 | 2551 | 2552 | 2553 |
|---------------------------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| ทางเรือ | 3,511,158 | 3,950,855 | 3,370,534 | 4,016,531 |
| ทางรถไฟ | 36,453 | 17,171 | 9,042 | 11,360 |
| ทางรถยนต์ | 282,915 | 384,157 | 346,760 | 479,565 |
| ทางเครื่องบิน | 1,463,610 | 1,485,887 | 1,459,151 | 1,660,505 |
| ทางไปรษณีย์ภัณฑ์และอื่น ๆ | 7,977 | 13,291 | 9,100 | 8,324 |
| รวม | 5,302,113 | 5,851,361 | 5,194,587 | 6,176,285 |



ภาพที่ 1 กราฟปริมาณการขนส่งสินค้าขาออกของประเทศไทยแยกตามรูปแบบการขนส่ง (หน่วยเป็นล้านบาท) [1]

ตารางที่ 2 ต้นทุนการขนส่งต่อหน่วย [2]

| ค่าใช้จ่าย | รถบรรทุก | รถไฟ | เรือลำเลียง/ชายฝั่ง (บาท/ตัน-กิโลเมตร) |
|---|----------|------|---|
| ค่าใช้จ่ายยานพาหนะ | 0.88 | 0.67 | 0.17 |
| ค่าใช้จ่ายยานพาหนะ รวมค่าใช้จ่ายอื่น เช่น การขนส่ง ต่อเนื่อง ค่าเสียเวลา ค่าขนถ่าย ต้นทุนมลภาวะ ฯลฯ | 1.70 | 1.27 | 0.49 |
| ค่าใช้จ่ายน้ำมันเชื้อเพลิง | 0.48 | 0.10 | 0.03 |
| รวม | 2.18 | 1.37 | 0.52 |

ซึ่งการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบสำหรับขนส่งสินค้าภายใน และภายนอกประเทศ น่าจะเป็นอีกหนึ่งในแนวทางในการพัฒนาเพื่อยกระดับโลจิสติกส์ของประเทศไทย ทั้งในมุมมองการเงิน (Financial Perspective) และมุมมองที่ไม่ใช่การเงิน (Non-financial Perspective) แต่ยังคงต้องได้รับพัฒนาอย่างจริงจังจากทุกภาคส่วน จึงจะทำให้การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ สำหรับขนส่งสินค้าภายในประเทศเกิดขึ้นอย่างเป็นรูปธรรมและเป็นรูปแบบการขนส่งหนึ่งซึ่งสร้างความได้เปรียบในการแข่งขันให้กับประเทศไทย

2. การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multimodal Transport) คืออะไร

การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multimodal Transport) เป็นการผสมผสานการขนส่งสินค้า จากที่หนึ่งไปที่ใด (One Point) หรือจากประเทศหนึ่งประเทศใด ไปสู่อีกที่หนึ่งหรืออีกประเทศหนึ่งซึ่งเป็นอาณาบริเวณที่เป็นจุดพบสุดท้าย (Interface Final Point) โดยใช้รูปแบบการขนส่งตั้งแต่ 2 รูปแบบขึ้นไป ภายใต้การจัดการจัดการของผู้ขนส่งรายเดียว และมีสัญญาขนส่งฉบับเดียวหรือเป็นวิธีการขนส่งสินค้าแบบเบ็ดเสร็จที่ครอบคลุมการขนส่งทุกประเภทโดยประกอบการเพียงรายเดียว ในการสนองความต้องการของกระบวนการในส่วนที่เกี่ยวข้องกับโลจิสติกส์

โดย Multimodal Transport เป็นการผสมผสานการขนส่งสินค้า เช่น ทางถนน ทางรถไฟ ทางน้ำ ฯลฯ โดยแนวคิดและเป้าหมายในการใช้การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ มุ่งเน้นไปที่การทดแทนการขนส่งทางถนนเพียงอย่างเดียว



ภาพที่ 2 การขนส่งการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multimodal Transport)

3. องค์ประกอบของการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ

1. เป็นรูปแบบการขนส่งสินค้า หรือเคลื่อนย้ายสินค้าที่มีลักษณะการขนส่งหลายรูปแบบมาผสมผสานกัน ภายใต้ผู้ให้บริการขนส่งรายเดียว ซึ่งจะต้องรับผิดชอบตั้งแต่สินค้าต้นทางไปถึงผู้รับปลายทาง

2. การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ มุ่งเน้นให้เกิดประสิทธิภาพด้านต้นทุน เมื่อเปรียบเทียบกับการขนส่งทางถนน โดยการขนส่งประเภทนี้จะให้ความสำคัญต่อประเภทการขนส่งหลัก ได้แก่ การขนส่งทางรถไฟ หรือการขนส่งทางน้ำ โดยจำกัดระยะทางในการขนส่งทางถนนให้น้อยที่สุด รวมถึงการใช้ในระยะทางสั้นๆ ในช่วงต้นทางหรือในช่วงการส่งมอบสินค้าปลายทาง

3. จะเป็นลักษณะของการขนส่ง ที่เรียกว่า Door to Door Delivery คือ การขนส่งจากประตูจนถึงประตู หรือการขนส่งจากต้นทางไปถึงผู้รับปลายทาง

4. รูปแบบของการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ

รูปแบบของการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบที่ใช้และเป็นที่ยอมรับในปัจจุบัน มีดังต่อไปนี้

1. ประเภท Sea-Air ซึ่งเป็นการใช้วิธีการขนส่งทางทะเลเชื่อมต่อกับวิธีการขนส่งทางอากาศ
2. ประเภท Rail/Road/Inland หรือ Waterway-Sea-Rail/Road/Inland
3. ประเภท Air-Truck ซึ่งเป็นการใช้การขนส่งทางรถบรรทุกสนับสนุนการขนส่งทางอากาศ
4. ประเภท Land Bridge ซึ่งเป็นการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบระหว่างประเทศที่ใช้รูปแบบการขนส่งทางบกเชื่อมกับการขนส่งทางทะเลเข้าด้วยกัน ในลักษณะ Sea-Land-Sea โดยนิยมใช้ตู้สินค้าบรรทุกของขนส่งต่อเนื่องข้ามทวีป โดยเชื่อมทะเลสองฟากแผ่นดินเข้าด้วยกันลักษณะคล้ายสะพานบก
5. ประเภท Mini Bridge ซึ่งการขนส่งลักษณะนี้คล้ายกับ Land Bridge แต่เป็นการเชื่อมการขนส่งแบบ Sea-Land เท่านั้น และโดยมากเป็นการเชื่อมระหว่างการขนส่งทางทะเลกับทางรถไฟ

5. ประโยชน์ของการพัฒนาการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ

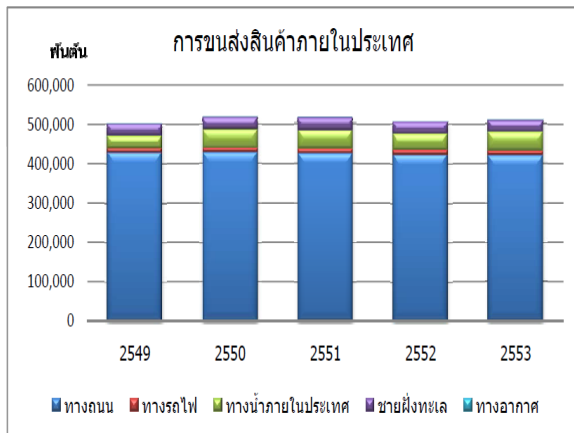
1. การมีผู้ประกอบการการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multimodal Transport Operators: MTOs) ตั้งอยู่ในประเทศไทย จะทำให้ค่าระวางส่วนใหญ่อยู่ในประเทศ และลดดุลการค้าของประเทศ
2. การคำนวณเวลาและต้นทุนขนส่งทำได้ง่ายขึ้น เนื่องจากผู้ประกอบการสามารถควบคุมการขนส่งทั้งวงจรได้
3. การพัฒนาการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ จะช่วยอำนวยความสะดวกทางการค้าเนื่องจากขั้นตอนทางพิธีการศุลกากรจะลดน้อยลง และรัฐบาลยังสามารถใช้ประโยชน์จากการมีบริการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ
4. การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบจะก่อให้เกิดการพัฒนาความรู้และประสบการณ์ให้กับบุคลากรให้มีความรู้ความสามารถมากขึ้น รวมถึงมีการใช้เทคโนโลยีใหม่ๆ มากขึ้น
5. สามารถใช้ระบบการขนส่งที่มีอยู่ให้เกิดประโยชน์สูงสุดได้ โดยเฉพาะการขนส่งทางรถไฟ
6. เพิ่มความสะดวกและรวดเร็วในการขนส่งสินค้า

จะเห็นว่ารูปแบบหลักของการขนส่งสินค้าในระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยจะพึ่งพาระบบการขนส่งทางถนนมากที่สุด ของปริมาณการขนส่งทั้งหมดของประเทศไทย (รองลงมาคือการขนส่งทางชายฝั่งทะเล และทางราง และสุดท้ายทางอากาศ ดังตารางที่ 1.3 นั้นเป็นเพราะโครงสร้างการขนส่งทางถนนมีความก้าวหน้า และมีเส้นทางเป็นเครือข่ายที่เชื่อมโยงถึงกัน ทำให้เอื้อต่อการใช้มากกว่าการขนส่งทางอื่นๆ แต่ในปัจจุบันการขนส่งทางถนนได้พบข้อจำกัดที่เห็นชัดขึ้น นั่นก็คือต้นทุนค่าน้ำมัน เป็นตัวผลักดันให้ผู้ประกอบการจะต้องดำเนินงาน

อย่างไรให้เกิดประสิทธิภาพสูงสุดและมีต้นทุนต่ำที่สุดภายใต้สถานะของราคาน้ำมันที่มีแนวโน้มปรับตัวสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง

ตารางที่ 3 การขนส่งสินค้าภายในประเทศปี 2549 - 2553 [2]

| การขนส่งสินค้า | 2549 | 2550 | 2551 | 2552 | 2553 |
|-------------------|---------|---------|---------|---------|---------|
| ทางถนน | 427,581 | 428,123 | 424,456 | 423,677 | 420,318 |
| ทางรถไฟ | 11,579 | 11,055 | 12,807 | 11,133 | 11,288 |
| ทางน้ำภายในประเทศ | 31,074 | 47,755 | 47,687 | 41,561 | 48,185 |
| ชายฝั่งทะเล | 29,981 | 30,749 | 29,936 | 29,311 | 29,004 |
| ทางอากาศ | 122 | 110 | 106 | 103 | 121 |
| รวม | 500,337 | 517,792 | 514,992 | 505,785 | 508,916 |



ภาพที่ 3 กราฟแสดงการขนส่งสินค้าภายในประเทศปี 2549 - 2553 [2]

เมื่อต้องการจะลดต้นทุนค่าขนส่งในการส่งออกแล้ว ทำให้การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ หรือที่เราเรียกว่า Multimodal Transport จึงเป็นกลยุทธ์ที่สำคัญในการส่งมอบสินค้าภายใต้หลักการจัดการ โลจิสติกส์ ที่มุ่งเน้นไปที่การเพิ่มประสิทธิภาพการของการส่งมอบ เพื่อสร้างความสามารถในการแข่งขัน เพราะการผสมผสานการ

ขนส่งสินค้าหลายรูปแบบมากกว่า 1 แบบ จะช่วยประหยัดต้นทุนได้ เช่น การขนส่งโดยรถ ต่อด้วยเรือ หรือขนส่งทางรางซึ่งปัจจุบันมีผู้นิยมใช้กันน้อยมาก จะสามารถประหยัดต้นทุนค่าน้ำมันได้มากกว่า 50-60% เมื่อเปรียบเทียบกับการส่งทางถนนเพียงอย่างเดียว ทำให้องค์กรที่เกี่ยวข้องต่างจะต้องหันมาให้ความสำคัญกับการขนส่งแบบ Multimodal Transport เป็นกลยุทธ์ที่สำคัญขององค์กร และประเทศ ซึ่งในปัจจุบันประเทศไทยมีการเชื่อมโครงสร้างพื้นฐาน โดยการก่อสร้างถนนและสะพานเข้าไปยังประเทศเพื่อนบ้าน ในภูมิภาคอาเซียนทำให้บทบาทของการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบจะเป็นกลไกผลักดันให้มีการกระจายสินค้าได้อย่างมีประสิทธิภาพซึ่งรูปแบบการขนส่งแบบ Multimodal Transport ในการขนส่งข้ามแดนอาจจะไม่จำเป็นต้องมีการเปลี่ยนโหมดประเภทขนส่ง เช่น จากรถบรรทุกไปสู่รถไฟ แต่อาจเป็นการขนส่งจากรถบรรทุกของประเทศไทยไปเป็นรถบรรทุกของประเทศเพื่อนบ้าน หรือเป็นการเปลี่ยนหัวลากที่ชายแดน ซึ่งยังคงผลให้ผู้ประกอบการรายแรกหรือที่เป็นคู่สัญญาจะต้องรับผิดชอบต่อความเสียหายทั้งหลาย จนสินค้าได้ส่งมอบไปยังผู้รับ แต่ในการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบก็ยังมีข้อกำหนด

6. ปัญหาและอุปสรรคต่างๆ ต่อการพัฒนาระบบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ

1. ด้านโครงสร้างพื้นฐาน

- ควรมีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางการขนส่งให้มีประสิทธิภาพมากขึ้นทั้งทางถนนรถไฟ อากาศ เรือลำเลียง
- เส้นทางทางการขนส่งทางบกชำรุดทรุดโทรม

- ควรมีการพัฒนาจุดเชื่อของการขนส่ง ซึ่งได้แก่ท่าเรือ และ ICD ให้เพียงพอและมีประสิทธิภาพ การสื่อสารและโทรคมนาคม
 - ระบบรางรถไฟไม่ตอบสนองต่อความต้องการ
 - ปัญหาการเชื่อมโยงเส้นทาง ที่ส่วนใหญ่จะต้องลำเลียงเข้าสู่กรุงเทพก่อน
 - ปัญหาการจราจรติดขัด โดยเฉพาะอย่างยิ่งกรุงเทพและปริมณฑล
 - เวลาในการเดินทางไม่สัมพันธ์กับการขนส่งทางอากาศ ทำให้การขนส่งสินค้า
- 2. กฎหมาย และระเบียบ
 - กฎหมายหลายฉบับยังคงเป็นอุปสรรคต่อการพัฒนาการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบหรือการขนย้ายคอนเทนเนอร์ รวมถึงการกำหนดน้ำหนักบรรทุก
 - ระเบียบศุลกากรที่สามารถอนุญาต ให้มีการขนถ่ายลำจากทางรถไฟ ทางเรือ
- 3. การสนับสนุนผู้ดำเนินการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ
 - ขั้นตอนและวิธีการขนส่งสินค้ายังมีความยุ่งยาก
 - ผู้ดำเนินการขนส่งของไทยยังไม่มีเรือ เป็นของตนเอง
 - ยังขาดแคลนอุปกรณ์และสิ่งอำนวยความสะดวก (Facilities) และเครือข่ายการบริการ
 - ภาระทางภาษีที่ต้องจ่ายเพิ่มขึ้นนอกเหนือจากค่าระวาง
 - ยังขาดแคลนบุคลากรที่มีความรู้ ความสามารถ และประสบการณ์ด้านขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ
- 4. การแลกเปลี่ยนข้อมูลทางอิเล็กทรอนิกส์
 - การปรับปรุงกฎหมายเพื่อให้การใช้การแลกเปลี่ยนข้อมูลทางอิเล็กทรอนิกส์ (Electronic Data Interchange: EDI) ในทางการค้า การขนส่ง และการเงิน ให้ เป็นที่ยอมรับของทางผู้ดำเนินการ และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น กรมศุลกากร บริษัท

การบินไทย จำกัด (มหาชน) การท่าเรือแห่งประเทศไทย และ กระทรวงพาณิชย์

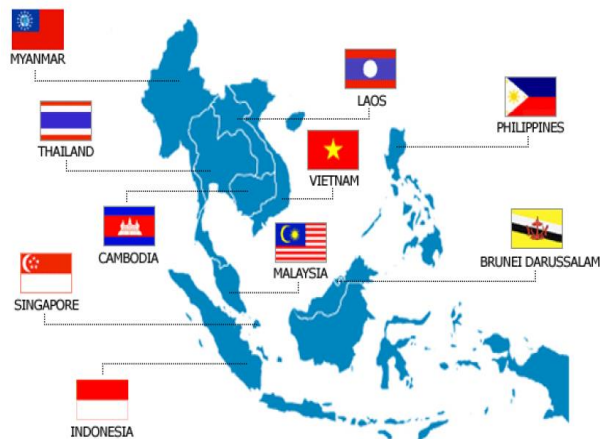
- กฎเกณฑ์ในการลงลายมือชื่ออิเล็กทรอนิกส์เพื่อรองรับการใช้งานระบบ EDI
- การพัฒนาระบบ EDI ให้สามารถเชื่อมต่อได้กับหน่วยงานของประเทศคู่ค้า

7. บทบาทของ Multimodal Transport กับการส่งออกของไทย

อย่างที่ทราบกันดีว่าการส่งออกสินค้าไทยโดยเฉพาะสินค้าเกษตรกรรม ไปขายยังต่างประเทศนับว่าเป็นเรื่องที่สำคัญเป็นอย่างยิ่งเพราะ GDP ของประเทศ 80% มาจากการส่งออกสินค้าและเป็นหนึ่งในแผนพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศ เพราะที่ไม่เพียงแต่สร้างรายได้และนำเงินตราเข้าสู่ประเทศแล้วแต่สินค้าส่งออกยังเป็นตัวแทนในการประกาศให้ชาวโลกได้รู้จักชื่อเสียงของประเทศไทยอีกด้วย เพราะถึงแม้จะมีเรื่องของค่าเงินบาทและค่าน้ำมันเข้ามาเป็นตัวแปรในเรื่องการแบกรับต้นทุน แต่จากตัวเลขการส่งออกของในปีในปี 2554 สามารถส่งออกเป็นมูลค่าการส่งออกประมาณ 6,896,541.1 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 11.7 ลดลงจากปี 2553 ร้อยละ 7.2

ในกระบวนการค้าระหว่างประเทศนั้น มีเส้นทางการค้าที่ไกล ซึ่งการขนส่งเพียงรูปแบบเดียวไม่เหมาะสมและไม่ทำให้การขนส่งเกิดประสิทธิภาพได้ และปัจจัยสำคัญของการขนส่งสินค้าในระยะทางที่ไกล คือสินค้าถึงที่ทันเวลา ปริมาณที่ถูกต้อง คุณภาพที่ถูกต้อง ถูกสถานที่ และถึงมือผู้รับอย่างปลอดภัย อีกทั้งปัจจุบันการแข่งขันทางการค้าระหว่างประเทศมีสูง ซึ่งปัจจุบันเป็นแบบ Globalization หรือการค้าเสรีแบบไร้พรมแดน (Free Trade & Borderless) หรือข้อตกลงการค้าระดับภูมิภาคไม่ว่าจะเป็น AFTA , NAFTA , FTA มากมายอย่างนี้ การขนส่งในปัจจุบันจึงไม่สามารถแยกออกเป็นส่วนๆ ได้ แต่

การขนส่งควรจะเป็น Transport Network Facilities และด้วยสภาพเศรษฐกิจที่ชะลอตัว การขนส่งแบบ Multimodal Transport จะมีส่วนในการช่วยลดต้นทุนและเอื้ออำนวยต่อกระบวนการโลจิสติกส์ให้มีประสิทธิภาพ และทำให้ประเทศไทยมีศักยภาพในการแข่งขันในเวทีโลกได้ดียิ่งขึ้น ซึ่งการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ Multimodal Transport เป็นวิธีการขนส่งที่มีประสิทธิภาพ และสามารถตอบสนองจะตอบโจทย์การส่งมอบสินค้าภายใต้หลักการจัดการโลจิสติกส์ได้ดีที่สุดในตอนนี้ ขณะนี้ประเทศไทยและสมาชิกอาเซียน จะเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (ASEAN Economic Community : AEC) ซึ่งประกอบไปด้วย 10 ประเทศ จะกลายเป็นตลาดเดียวกัน (single market) เป็นเขตการค้าเสรีที่ภาษีเป็น 0% ในปี 2558 จะมีข้อตกลงร่วมกันว่าจะทำให้มีการเคลื่อนย้ายเสรี (free flow) ซึ่งประเทศไทยอาจเป็น HUB ศูนย์กลางกระจายสินค้าของภูมิภาคนี้ ซึ่งหน่วยงานภาครัฐจึงควรให้การสนับสนุน และเร่งพัฒนารูปแบบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ Multimodal Transport ภายในประเทศเพื่อรองรับประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (ASEAN Economic Community : AEC) โดยมี AFTA จะเป็นตัวกระตุ้นต่อการกระจายสินค้า ทั้งหมดนี้จะเห็นได้ว่าประเทศไทยอาจจะเป็นศูนย์กลางการกระจายสินค้าของภูมิภาคในอาเซียน



ภาพที่ 4 ประเทศที่เป็นสมาชิกประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

บทสรุป

การที่ประเทศไทยจะประสบความสำเร็จและเป็นผู้นำในเรื่องของการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบในภูมิภาคอาเซียน ทั้งระบบราง ถนน น้ำ และอากาศ ที่จะเอื้อประโยชน์ต่อเศรษฐกิจประเทศไทยนั้น หน่วยงานภาครัฐจะต้องมีการให้การสนับสนุนและให้การส่งเสริมให้ผู้ประกอบการทั้งภาคอุตสาหกรรม ผู้นำเข้า ผู้ส่งออก ผู้ประกอบการขนส่ง โดยเฉพาะ SMEs ได้มีความเข้าใจถึงผลกระทบ และการเตรียมตัวในเรื่องการปรับตัวขององค์กร ในแง่ของภาครัฐไม่ว่าจะเป็นกฎหมาย กฎระเบียบของทางราชการ โดยเฉพาะกรมศุลกากร จะต้องมีความสอดคล้องที่จะรองรับ พรบ.ขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ และภาครัฐจะต้องให้การส่งเสริมและพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน เพื่อให้เกิดรูปแบบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ และส่งเสริมวิสาหกิจของคนไทยให้มีขีดความสามารถเพื่อที่จะสามารถแข่งขันในทั้งในระดับภูมิภาค และระดับโลกต่อไป

รายการอ้างอิง

- [1] ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม ข้อมูลการขนส่งสินค้าและผู้โดยสาร (2553). (ออนไลน์) สืบค้นจาก <http://www.mot.go.th/> (7 พ.ค. 2555).
- [2] สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร กระทรวงคมนาคม ข้อมูลระบบโครงสร้างต้นทุนการขนส่งและระบบโลจิสติกส์ (2550). (ออนไลน์) สืบค้นจาก www.otp.go.th/ (7 พ.ค. 2555).
- [3] การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ Multimodal Transport. (ออนไลน์) สืบค้นจาก <http://www.logisticafe.com/> (7 พ.ค. 2555).
- [4] ฝ่ายวิจัยธุรกิจ (2555) ไทยกับ AEC ในยุคสมัยแห่งเอเชีย ธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย. (ออนไลน์) สืบค้นจาก <http://www.dip.go.th/> (7 พ.ค. 2555).
- [5] นพัส อภิเจริญทรัพย์ (2553) เสียงจากผู้ประกอบการขนส่งไทยต้องการอะไรจากภาครัฐบาล. บัณฑิตวิทยาลัยการจัดการและนวัตกรรม มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรี.
- [6] ธนิต โสรัตน์ (2552) รองประธานสภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทยประธานกรรมการ V-SERVE GROUP23 Multimodal Transport การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ