

ปัญหาเชิงลึกของผู้ประกอบการโลจิสติกส์รายย่อยและแนวทางการแก้ไข

ภาคโลจิสติกส์เป็นภาคส่วนสำคัญในการสนับสนุนการเติบโตของการค้าในภาคส่วนต่างๆ และเป็นเครื่องยนต์สำคัญในการขับเคลื่อนเศรษฐกิจไทย โดยเฉพาะในช่วงสถานการณ์โควิด-๑๙ ทั้งนี้ ภาคบริการโลจิสติกส์การค้าผู้ประกอบการรายย่อยหลายราย โดยเฉพาะในกลุ่มการขนส่งสินค้าเร่งด่วนที่มีการเติบโตสูงขึ้นอย่างก้าวกระโดด ตามการขยายตัวของอีคอมเมิร์ซ ภาคโลจิสติกส์การค้าจึงจำเป็นต้องได้รับการสนับสนุนและพัฒนาอย่างต่อเนื่อง

๑. ภาพรวมภาคโลจิสติกส์การค้าของไทย

- ในปี ๒๕๖๒ ผลิตภัณฑ์มวลรวม (GDP) ของภาคบริการมีมูลค่า ๑๐.๓๑ ล้านล้านบาท คิดเป็นสัดส่วนถึงร้อยละ ๖๑ ของ GDP และมีอัตราการเติบโตเฉลี่ยต่อปีในช่วง ๕ ปีที่ผ่านมา (พ.ศ. ๒๕๕๘ - ๒๕๖๒) อยู่ที่ร้อยละ ๖.๗๘ ซึ่งเมื่อคิดสัดส่วนภาคธุรกิจบริการที่สร้างมูลค่าสูงสุด พบว่าภาคบริการโลจิสติกส์ (การขนส่ง และสถานที่เก็บสินค้า) อยู่ที่อันดับ ๓ คิดเป็นร้อยละ ๙.๗๘ ของ GDP สาขาบริการ

- จากสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรค COVID-๑๙ ส่งผลให้อัตราการขยายตัวของผลิตภัณฑ์มวลรวม (GDP) ของภาคบริการโลจิสติกส์ไตรมาสที่ ๑ ปี ๒๕๖๓ ลดลงร้อยละ ๖.๐^๑ เทียบกับการขยายตัว ร้อยละ ๓.๙ ในไตรมาสก่อนหน้า เป็นผลมาจากการขนส่งทางบก และการขนส่งทางอากาศลดลงร้อยละ ๔.๒ และร้อยละ ๒๐.๘ ตามลำดับ ซึ่งปัจจัยสำคัญมาจากปริมาณการขนส่งสินค้า ทั้งสินค้าเกษตรและสินค้าอุตสาหกรรมที่ลดลง ประกอบกับการขนส่งผู้โดยสารลดลง ตามการลดลงของจำนวนนักท่องเที่ยวทั้งนักท่องเที่ยวไทยและต่างประเทศ ขณะที่การขนส่งทางน้ำขยายตัวร้อยละ ๒.๒ ชะลอลงจากการขยายตัวร้อยละ ๔.๒ ในไตรมาสก่อนหน้า

- การแบ่งประเภทธุรกิจโลจิสติกส์ ตามรหัส TSIC ๒ หลัก จากข้อมูลของกรมพัฒนาธุรกิจการค้า ณ เดือนมิถุนายน ๒๕๖๓ พบว่าผู้ให้บริการทั้งห่วงโซ่อุปทานโลจิสติกส์ มีทั้งสิ้น ๑๙,๕๘๙ ราย แบ่งได้ดังตารางที่ ๑

ตารางที่ ๑ มูลค่าโลจิสติกส์สาขาต่างๆ

รหัส	หมวด	จำนวน (ราย)	ทุนจดทะเบียน (ล้านบาท)	รายได้รวม (ล้านบาท)
๕๒	คลังสินค้าและกิจกรรมสนับสนุน	๗,๘๗๓	๒๓๔,๐๒๑.๓๔	๔๒๓,๕๒๙.๕๖
๕๑	การขนส่งทางอากาศ	๑๘๕	๕๐,๗๑๑.๒๔	๓๔๕,๓๖๙.๔๙
๕๐	การขนส่งทางน้ำ	๗๖๗	๓๖,๖๑๗.๔๔	๒๘๔,๗๒๑.๙๓
๔๙	การขนส่งทางบกและท่อ	๑๐,๐๒๙	๗๗,๘๒๙.๙๐	๑๗๕,๖๘๔.๐๒
๕๓	ไปรษณีย์และการรับส่งเอกสาร/สิ่งของ	๗๓๕	๔,๘๗๕.๒๒	๓๘,๔๒๔.๗๒
	รวม	๑๙,๕๘๙	๔๐๔,๐๕๕.๑๔	๑,๒๖๗,๗๒๙.๗๒

ที่มา กรมพัฒนาธุรกิจการค้า ณ เดือนมิถุนายน ๒๕๖๓

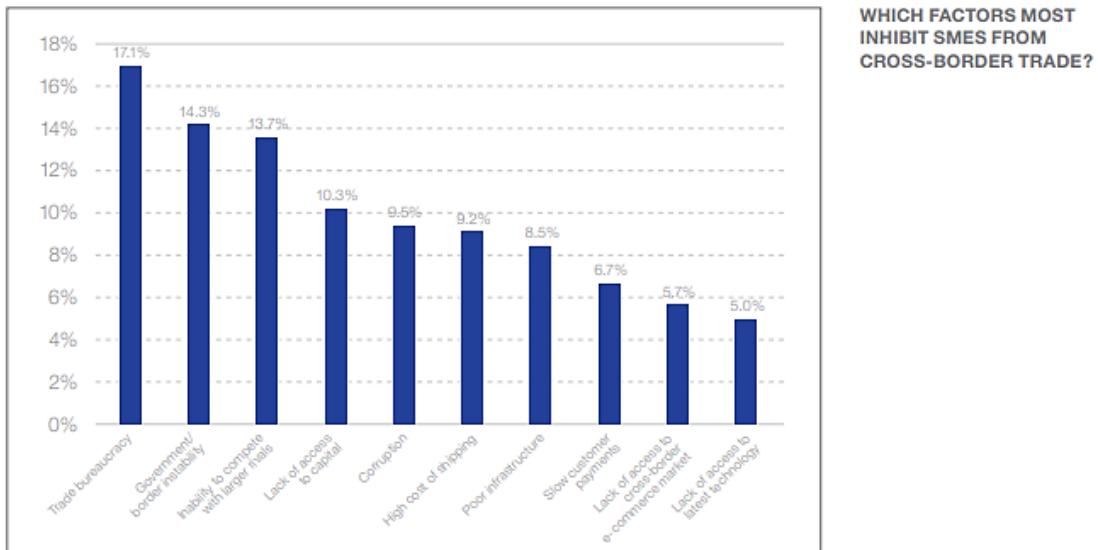
- จากสถิติของกรมพัฒนาธุรกิจการค้า (ตารางที่ ๒) พบว่าธุรกิจรับส่งเอกสารและสิ่งของ (รหัส TSIC ๕๓๒๐๐) มีอัตราการเจริญเติบโตเฉลี่ย (CAGR) ตั้งแต่ปี ๒๕๖๐-๒๕๖๒ ถึงร้อยละ ๕๕.๗๕ ต่อปี โดยในปี ๒๕๖๒ ธุรกิจมีมูลค่าสูงถึง ๒๗,๔๔๘.๘๗ ล้านบาท เติบโตกว่าปีที่ผ่านมาร้อยละ ๓๔.๓๖ และมีกำไรสุทธิรวม

^๑ ข้อมูลผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ ไตรมาสที่ ๑/๒๕๖๓ โดยสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

๑,๒๘๐.๔๐ ล้านบาท (ข้อมูล ณ เดือนกรกฎาคม ๒๕๖๓) โดยรายได้ส่วนใหญ่ร้อยละ ๗๒.๔๘ เกิดจากนิติบุคคลขนาดใหญ่ (L) และร้อยละ ๒๗.๑๘ จากนิติบุคคลขนาดเล็ก (S) ซึ่งในปัจจุบันมีธุรกิจรับส่งเอกสารและสิ่งของที่ดำเนินกิจการอยู่ จำนวน ๖๙๗ ราย ทุนจดทะเบียนรวม ๓,๓๙๓ ล้านบาท และส่วนใหญ่ (ร้อยละ ๕๖.๔๖) ตั้งอยู่ที่กรุงเทพมหานครซึ่งเป็นเมืองใหญ่และเป็นแหล่งการค้าขายของประเทศ

- เมื่อพิจารณาแยกตามขนาดธุรกิจ^๒ พบว่าธุรกิจขนาดใหญ่ (L) เป็นปัจจัยสำคัญที่ทำให้สัดส่วนกำไรของธุรกิจโดยรวมเพิ่มขึ้น ในขณะที่ธุรกิจขนาดเล็ก (S) ไม่มีความสามารถในการบริหารต้นทุนที่เป็นความได้เปรียบหลักในการดำเนินธุรกิจและสร้างกำไร ทำให้เสียเปรียบผู้ประกอบการขนาดใหญ่ที่มีความสามารถในการบริหารต้นทุนสอดคล้องกับข้อมูลจากดัชนี Agility Emerging Markets Logistics Index ปี ๒๐๒๐ ซึ่งเป็นดัชนีวัดศักยภาพทางการแข่งขันด้านโลจิสติกส์ พิจารณาจากปัจจัยที่ดึงดูดผู้ให้บริการด้านโลจิสติกส์ ตัวกลางระหว่างผู้นำเข้าและส่งออก สายการบินเรือขนส่งตู้คอนเทนเนอร์ ผู้ดำเนินการขนส่งและผู้กระจายสินค้าทางอากาศ จากผลสำรวจพบว่าปัจจัยหลัก ๓ ประการที่กีดกันธุรกิจขนาดเล็กจากการค้าโลก ได้แก่ ระบบบริหารการค้าแบบราชการ (ร้อยละ ๑๗) ความไม่มีเสถียรภาพของรัฐบาล/ชายแดน (ร้อยละ ๑๔) และขาดความสามารถในการแข่งขันคู่แข่งรายใหญ่ (ร้อยละ ๑๔)

รูปที่ ๑ : ปัจจัยหลักที่กีดกันธุรกิจขนาดเล็กจากการค้าโลก



ที่มา รายงาน Agility Emerging Markets Logistics Index ปี ๒๐๒๐

ตารางที่ ๒ : มูลค่าธุรกิจรับส่งเอกสารและสิ่งของ แยกตามขนาดธุรกิจ (หน่วย: ล้านบาท)

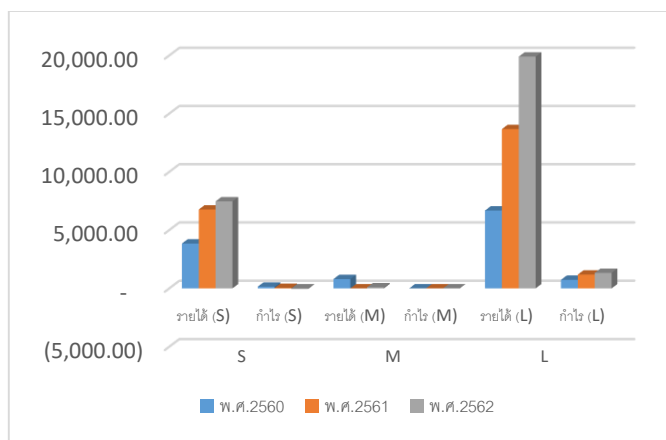
^๒ นิยามการแบ่งธุรกิจบริการ S M L ตามมูลค่าสินทรัพย์ถาวร

กลุ่มธุรกิจขนาดเล็ก (S) = ไม่เกิน ๕๐ ล้านบาท

กลุ่มธุรกิจขนาดกลาง (M) เกิน ๕๐ - ๒๐๐ ล้านบาท

กลุ่มธุรกิจขนาดใหญ่ (L) เกิน ๒๐๐ ล้านบาท

ปีงบการเงิน	๒๕๖๐	๒๕๖๑	๒๕๖๒
รายได้รวม	๑๑,๓๑๔.๕๓	๒๐,๔๒๙.๕๕	๒๗,๔๔๘.๘๗
ขนาดเล็ก (S)	๓,๘๔๓.๒๔	๖,๗๖๑.๔๑	๗,๔๖๑.๒๓
ขนาดกลาง (M)	๗๙๘.๑๗	๐.๔๖	๙๓.๐๔
ขนาดใหญ่ (L)	๖,๖๗๓.๑๓	๑๓,๖๖๗.๖๘	๑๙,๘๙๔.๖๐
กำไร (ขาดทุน) สุทธิรวม	๘๗๑.๔๗	๑,๒๑๘.๕๓	๑,๒๘๐.๔๐
ขนาดเล็ก (S)	๑๔๐.๗๖	๓๓.๒๗	(๔๗.๗๘)
ขนาดกลาง (M)	(๒.๒๖)	๐.๑๖	(๐.๓๗)
ขนาดใหญ่ (L)	๗๓๒.๙๘	๑,๑๘๕.๑๐	๑,๓๒๘.๕๕



ที่มา กรมพัฒนาธุรกิจการค้า ณ เดือนมิถุนายน ๒๕๖๓

● การลงทุนของต่างชาติในนิติบุคคลไทยที่ประกอบธุรกิจรับส่งเอกสารและสิ่งของ มีมูลค่าการลงทุน ๑,๘๓๖ ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ ๕๔.๑๑ ของการลงทุนในธุรกิจนี้ และในช่วงปี ๒๕๖๓ มีการลงทุนเพิ่มสูงขึ้นจากช่วงเดียวกันของปีก่อน คิดเป็นร้อยละ ๗๙.๒๕ โดยต่างชาติที่ลงทุนในธุรกิจสูงสุด ๓ อันดับแรก ได้แก่ สิงคโปร์ ๒๓๖.๔๕ ล้านบาท สัดส่วนร้อยละ ๖.๙๘ จีน ๑๐๗.๔๕ ล้านบาท สัดส่วนร้อยละ ๓.๑๗ และฮ่องกง ๑๔.๒๐ ล้านบาท สัดส่วนร้อยละ ๐.๔๒ ทั้งนี้ ต่างชาติมีแนวโน้มที่จะลงทุนในนิติบุคคลไทยเพิ่มสูงขึ้น เนื่องจากไทยมีศักยภาพในด้านบุคลากร และโครงสร้างพื้นฐานที่พร้อมในการขนส่ง อีกทั้งการเติบโตของธุรกิจในกลุ่ม e-Commerce และกระแส Social Media ทำให้พฤติกรรมของผู้บริโภคหันมาซื้อขายสินค้าและบริการผ่านระบบออนไลน์มากยิ่งขึ้น ส่งผลให้ธุรกิจรับส่งเอกสารและสิ่งของขยายตัวอย่างต่อเนื่องในช่วง ๓ ปีที่ผ่านมา ส่งผลให้มีผู้ประกอบการรายใหม่เข้าสู่ธุรกิจมากขึ้น ซึ่งรวมถึงการแข่งขันที่เพิ่มขึ้นจากผู้ประกอบการต่างชาติ express ต่างชาติ และ e-commerce logistics เช่น Kerry , SCG yamato express เป็นต้น

● โดยสรุปแล้ว ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าเร่งด่วนจึงจัดเป็นกลุ่มธุรกิจที่ภาครัฐควรให้ความสำคัญ เนื่องจากศักยภาพในการขยายตัวในอนาคตจากแนวโน้มการเติบโตของการค้าปลีกออนไลน์ อย่างไรก็ตาม ผู้ประกอบการรายเล็กยังไม่ค่อยมีความเข้มแข็ง และต้องเผชิญการแข่งขันที่สูงจากในประเทศและต่างประเทศ ภาครัฐจึงควรต้องมีมาตรการสนับสนุนการพัฒนาในด้านต่างๆ

๒. การสัมภาษณ์เชิงลึกผู้ประกอบการขนส่งสินค้าเร่งด่วน

สมาคมขนส่งสินค้าเร่งด่วนไทย (THAI EXPRESS COURIER ASSOCIATION: TEXCA) เป็นการรวมกลุ่มกันของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าเร่งด่วนไทย หรือบริษัทที่ประกอบการในประเทศไทยขนาดกลางและขนาดย่อม (SME) เพื่อส่งเสริมการประกอบวิสาหกิจประเภทเกี่ยวกับขนส่งเร่งด่วนและเพิ่มความสามารถในการแข่งขันกับบริษัทขนาดใหญ่ในกลุ่มเดียวกัน

สมาคมฯ จัดตั้งขึ้นเพื่อสนับสนุนและช่วยเหลือสมาชิกแก้ไขอุปสรรค/ข้อขัดข้องต่างๆ รวมทั้งเจรจาทำความเข้าใจกับบุคคลภายนอก เพื่อประโยชน์ร่วมกันในการประกอบวิสาหกิจ รวมถึงเป็นตัวแทนและให้ความดูแลสมาชิกในการทำธุรกิจ และเป็นตัวกลางในการดำเนินการระหว่างสมาชิกกับภาครัฐ เช่น กรมศุลกากร กระทรวงพาณิชย์ กระทรวงคมนาคม รวมทั้งภาคเอกชนและรัฐวิสาหกิจ เช่น การบินไทย การท่าอากาศยานไทย (AOT) ในเรื่องคลังสินค้า และบริการอื่น ๆ ซึ่งทางสมาคมฯ วางแผนการดำเนินงานให้ครอบคลุมทั้ง ๒ สนามบินหลักได้แก่ สนามบินสุวรรณภูมิ และ สนามบินดอนเมือง

สมาคมฯ เติบโตอย่างมากจากสมาชิกแรกเริ่มเพียง ๕ บริษัท คือ บริษัท ซีดี-ลิงค์ เอ็กซ์เพรส แอนด์ โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด บริษัท ดอคคิวเมนต์ พาร์เซล เอ็กซ์เพรส จำกัด บริษัท สยาม ทรานส์ อินเตอร์ เนชั่นแนล จำกัด บริษัท ทรานส์ปัด จำกัด และ บริษัท TTI โดยในปัจจุบันสมาคมมีสมาชิกประมาณ ๓๐ บริษัท

จากการสัมภาษณ์ผู้ประกอบการที่เป็นสมาชิกสมาคมขนส่งสินค้าเร่งด่วนไทย (THAI EXPRESS COURIER ASSOCIATION: TEXCA) เมื่อวันที่ ๔ มิถุนายน ๒๕๖๓ ผ่านการประชุมทางไกล เกี่ยวกับ**ปัญหาเชิงลึก**ของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าเร่งด่วนรายย่อยในด้านต่างๆ โดยเฉพาะผลกระทบจากโรคระบาด COVID-๑๙ ผู้ประกอบการได้ให้ข้อมูลเกี่ยวกับปัญหา/อุปสรรคในด้านต่างๆ แบ่งประเด็นได้ ดังนี้

ปัญหาด้านกฎหมาย/กฎระเบียบ

๑. ผู้ประกอบการเผชิญกับปัญหาทางด้านกฎหมาย ทั้งระเบียบศุลกากรและกฎหมายที่เกี่ยวข้องในการจัดส่งสินค้าระหว่างประเทศ ซึ่งเป็นอุปสรรคในการดำเนินธุรกิจ จึงเห็นควรส่งเสริมการใช้ระบบเอกสารอิเล็กทรอนิกส์ (E-Logistics) การเปิดให้บริการด้านศุลกากร ๒๔ ชั่วโมง/ทุกวัน โดยเฉพาะด้านการค้าที่มีความสำคัญ การพัฒนาระบบบริการเบ็ดเสร็จสำหรับพิธีการศุลกากรสำหรับการตรวจปล่อยสินค้า (Single Window) รวมทั้งแบ่งปันข้อมูลการอำนวยความสะดวกทางการค้าข้ามแดน

๒. สิทธิประโยชน์ในการดำเนินธุรกิจที่ภาครัฐให้แก่ผู้ประกอบการคนไทยหรือผู้ประกอบการรายเล็กไม่เท่าเทียมกับกลุ่มทุนขนาดใหญ่จากต่างประเทศ โดยผู้ประกอบการให้ความเห็นว่ากลุ่มทุนขนาดใหญ่จากต่างประเทศสามารถเจรจาการค้าในรูปแบบทวิภาคีกับทางภาครัฐได้โดยตรง หรือมีสิทธิพิเศษในการใช้โครงสร้างพื้นฐาน เช่น มีการคลังสินค้าเป็นของตนเอง ซึ่งเป็นจุดที่สร้างความได้เปรียบและเพิ่มช่องว่างของศักยภาพในการแข่งขันอย่างมาก โดยผู้ประกอบการรายย่อยต้องปรับตัวโดยการรวมตัวกันเพื่อลดช่องว่างในการแข่งขันลง โดยให้ความเห็นเพิ่มเติมว่า กลุ่มทุนขนาดใหญ่ได้สิทธิพิเศษในการเปิด Free Zone Warehouse ในเขตเศรษฐกิจพิเศษ EEC โดยสมาชิกไม่ทราบว่าผลประโยชน์แท้จริงแล้วคืออะไร ซึ่งภาครัฐควรให้ข้อมูลหรือเปิดเผยข้อมูลดังกล่าวเพื่อสร้างความเป็นธรรมในการแข่งขันให้ผู้ประกอบการรายย่อย

ปัญหาการบริการภาครัฐ

๓. ผู้ประกอบการไม่สามารถเข้าถึงข้อมูลข่าวสารที่กระทบต่อการดำเนินงานได้อย่างทันท่วงที โดยผู้ประกอบการท่านหนึ่งสะท้อนว่า ทางบริษัทต้องหาประกาศข่าวจากทางหน้าหนังสือพิมพ์ หรือทางหน้าเว็บไซต์ด้วยตนเอง ซึ่งข้อมูลที่มีอยู่ค่อนข้างจำกัดกระจายอยู่ตามเว็บไซต์ของแต่ละหน่วยงาน ดังนั้น ภาครัฐควรมีช่องทางการให้ข่าวสารแก่ผู้ประกอบการในการดำเนินธุรกิจที่รวดเร็วและมีประสิทธิภาพ ยกตัวอย่าง เช่น ในช่วงสถานการณ์ COVID-๑๙ มีแจ้งข่าวสารการระงับเที่ยวบินโดยสารค่อนข้างล่าช้า ซึ่งทางตัวสมาชิกต้องหาข่าวด้วยตนเอง นอกจากนี้ ผู้ประกอบการต้องการความชัดเจนในการตัดสินใจจากภาครัฐในช่วงสถานการณ์เร่งด่วน เช่น การระงับหรืออนุญาตเที่ยวบิน เนื่องจากส่งผลกระทบโดยตรงกับธุรกิจ

๔. การให้ข้อมูลด้านกฎระเบียบที่ไม่ถูกต้องของภาครัฐ ตัวอย่างเหตุการณ์ที่พบคือ การยื่นเอกสารต่างๆ อาทิ แบบฟอร์ม A และ FORM C/O มีการแจ้งว่าสามารถใช้บริการออนไลน์ได้จากต่างประเทศ ซึ่งทางบริษัทก็ได้มีการตรวจสอบและแจ้งบริษัทคู่ค้าในต่างประเทศว่าสามารถบริการออนไลน์ได้ แต่ในความเป็นจริงกลับพบว่ายังต้องมีการขอให้ใช้เอกสารที่เป็นกระดาษอยู่ซึ่งทำให้ทางบริษัทถูกตำหนิจากบริษัทคู่ค้าในต่างประเทศอย่างมาก

๕. บทความหรือข้อมูลแนวโน้มการเปลี่ยนแปลงของอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ยังมีการเผยแพร่ค่อนข้างน้อย เช่น การเข้ามาของเทคโนโลยี AI และ Machine Learning ที่เกี่ยวกับอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ โดยผู้ประกอบการต้องหาข้อมูลเหล่านี้จากต่างประเทศ และนักศึกษาก็ยังขาดการเข้าถึงความรู้เหล่านี้ ผู้ประกอบการจึงต้องการให้มีการเผยแพร่ข้อมูลเหล่านี้ทั้งจากทางภาครัฐหรือเอกชนให้มากกว่านี้

๖. การประชาสัมพันธ์ข้อมูลอื่นๆ ที่น่าจะเป็นประโยชน์ของภาครัฐ รวมถึงการสืบค้นข้อมูลต่างๆ ซึ่งปัจจุบันผู้ประกอบการเข้าถึงข้อมูลหรือทราบข่าวน้อยมาก

ปัญหาการดำเนินธุรกิจ

๗. การสูญเสียรายได้จากค่าบริการ (Freight) ที่ปรับตัวสูงขึ้น เป็นผลมาจากการระงับเที่ยวบินโดยสารในช่วงโควิด-๑๙ แม้ว่าจะยังมีเที่ยวบินขนส่งสินค้า (freighter flight) อยู่บ้าง แม้ว่าการต้องการ (Demand) สูงขึ้นแต่ผู้ให้บริการ (Supply) ไม่สามารถตอบสนองได้อย่างเพียงพอ ส่งผลให้ลูกค้าระงับการใช้บริการหรือหันไปพึ่งพาบริการขนส่งสินค้าช่องทางอื่น

๘. ธุรกิจ e-Commerce มีจำนวนมากในต่างประเทศ ไม่ได้มีเฉพาะรายใหญ่ที่เราคุ้นเคยในปัจจุบัน ซึ่งธุรกิจหรือแพลตฟอร์มเหล่านี้ต้องการเข้ามาขยายธุรกิจในประเทศไทย แต่มีปัญหาในเรื่องช่องทางในการเข้ามาติดต่อหรือดำเนินการ ซึ่งในส่วนนี้ผู้ประกอบการมองว่าแพลตฟอร์ม e-Commerce เหล่านี้เป็นโอกาสทางธุรกิจ ซึ่งควรมีเครื่องมือช่วยดำเนินการจับคู่ทางธุรกิจ (Business Matching) ด้วย

๙. การปรับตัวเพื่อยกระดับการใช้เทคโนโลยีด้านโลจิสติกส์มีราคาค่อนข้างสูง ผู้ประกอบการจึงต้องการให้ภาครัฐสนับสนุนในเรื่องของเทคโนโลยีต่างๆ อาทิ RFID เซนเซอร์ดิจิทัล (Digital Sensors) คลังสินค้าอัจฉริยะ (Smart Warehouse) ระบบบริหารจัดการคลังสินค้า (Warehouse Management System) โดรน (Drone) ทุ่นยนต์ส่งสินค้า (Delivery Robot) และระบบขับอัตโนมัติ (Autonomous Driving)

๑๐. ปัญหาการขาดสภาพคล่อง/การเข้าไม่ถึงแหล่งเงินทุน การไม่สามารถใช้ประโยชน์จากกองทุน SMEs อาทิ เงินกู้ Soft Loan ที่ออกโดยธนาคารแห่งประเทศไทย เพื่อดูแลภาคธุรกิจโดยเฉพาะ SMEs วงเงินรวม ๕๐๐,๐๐๐ ล้านบาท โดยจะปล่อยให้กับธนาคารพาณิชย์เพื่อนำไปปล่อยสินเชื่อต่อให้กับ SMEs ที่มีวงเงินสินเชื่อไม่เกิน ๕๐๐ ล้านบาทอีกทอด ในอัตราดอกเบี้ยร้อยละ ๒ ต่อปี แต่เกณฑ์ก็ยังเกินเอื้อมสำหรับ SMEs รายย่อย เพราะเป็นกลุ่มที่มีความเสี่ยงสูง ขาดหลักทรัพย์ค้ำประกัน จึงมักจะไม่ยอมข้ามและถูกปฏิเสธเป็นกลุ่มแรกๆ จากธนาคารพาณิชย์

๓. กรณีศึกษาการส่งเสริมการให้บริการขนส่งพัสดุเร่งด่วนของประเทศสิงคโปร์

การที่สิงคโปร์เป็นประเทศขนาดเล็ก มีทรัพยากรทางธรรมชาติและกำลังแรงงานที่จำกัดรัฐบาลจึงสร้างความได้เปรียบเชิงเปรียบเทียบ (Comparative Advantage) ยกระดับสิงคโปร์ให้กลายเป็นศูนย์กลางด้านการค้า การลงทุน และโลจิสติกส์ของเอเชีย ส่งผลให้สิงคโปร์กลายเป็นจุดหมายที่บรรดาบริษัทข้ามชาติปรารถนาเข้ามาลงทุนทำธุรกิจ แม้รัฐบาลสิงคโปร์จะส่งเสริมการลงทุนจากภายนอกแต่ยังคำนึงถึงความอยู่รอดของผู้ประกอบการ SMEs ภายในประเทศให้มีโอกาสเติบโตร่วมกันได้อย่างยั่งยืน ทั้งนี้ หัวใจของความสำเร็จในการส่งเสริม SMEs คือ การแบ่งโครงสร้างหน่วยงานและนโยบายการสนับสนุน SMEs อย่างชัดเจน (ปัจจุบันหน่วยงานที่มีบทบาทหลักในการสนับสนุน SMEs คือ Enterprise Singapore อยู่ภายใต้กระทรวงการค้าและอุตสาหกรรม (Ministry of Trade and Industry: MTI) ทำหน้าที่ส่งเสริมการลงทุนในต่างประเทศของผู้ประกอบการ SMEs) ซึ่งนโยบายที่สำคัญของรัฐบาลสิงคโปร์ คือการสร้างความเข้มแข็งให้กับ SMEs โดยช่วยเหลือทางการเงินกับผู้ประกอบการ SMEs ทั้งในรูปแบบของเงินให้เปล่า เงินกู้ยืม การประกัน แรงจูงใจทางภาษี และการร่วมลงทุน

เพื่อสนับสนุนการจัดตั้งกิจการของผู้ประกอบการ SMEs ควบคู่ไปกับการให้คำแนะนำในการจัดตั้งกิจการ การสร้างเครือข่ายทางธุรกิจ การสร้างมาตรฐานสินค้าโดยใช้ระบบ IT มาเป็นเครื่องมือในการวิเคราะห์ข้อมูล การจัดการด้านการเงิน การตลาด การบริการลูกค้า และการติดตามสินค้าคงคลัง โดยโครงการที่รัฐบาลสิงคโปร์ดำเนินการ เช่น หน่วยงานภาครัฐ Spring Singapore และ Workforce Singapore (WSG) ได้ร่วมกันจัดสรรเงินจำนวน ๒.๘ ล้านเหรียญสิงคโปร์ เพื่อพัฒนาแพลตฟอร์ม บ่มเพาะ ส่งเสริมนักธุรกิจ Startups รุ่นใหม่ ในด้านห่วงโซ่อุปทาน และโลจิสติกส์ รวมถึงเป็นการนำร่องและสร้างโซลูชันนวัตกรรมและพัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขัน

๔. ความเห็นและแนวทางการพัฒนาภาคบริการโลจิสติกส์

เพื่อให้ผู้ประกอบการโลจิสติกส์รายย่อยสามารถพัฒนาศักยภาพในการแข่งขันได้ สนค. จึงขอเสนอแนะแนวทางการดำเนินงานเพื่อสนับสนุนการดำเนินงานในส่วนภาคโลจิสติกส์การค้า ดังนี้

๔.๑ การนำระบบเทคโนโลยีเข้ามาให้บริการภาครัฐ โดยเฉพาะในส่วนการบูรณาการการออกหนังสือรับรอง/การขออนุญาตต่างๆ แบบเบ็ดเสร็จ ซึ่งจะช่วยอำนวยความสะดวกได้ยิ่งขึ้นในช่วงสถานการณ์ฉุกเฉิน (คต./พค.)

๔.๒ สนับสนุนการพัฒนาศักยภาพด้านเทคโนโลยีโลจิสติกส์ให้แก่ผู้ประกอบการผ่านการฝึกอบรมให้ครอบคลุมมากขึ้น ทั้งช่องทางออฟไลน์และออนไลน์ เพื่อให้ผู้ประกอบการรายย่อยสามารถเข้าถึงและนำองค์ความรู้ไปปรับตัวให้เท่าทันการแข่งขัน และนำมาต่อยอดลดต้นทุนในการบริหารจัดการโลจิสติกส์ในระยะยาว (พค./สก.)

๔.๓ การจัดทำแพลตฟอร์มทางธุรกิจและกิจกรรมทางธุรกิจ ที่ช่วยสนับสนุนการดำเนินธุรกิจและการวางแผนธุรกิจ เช่น การจัดเวทีเพื่อสร้างพันธมิตรระหว่างผู้ประกอบการโลจิสติกส์กับกลุ่มผู้ประกอบการ e-commerce ให้มากขึ้น รวมทั้งการจับคู่ทางธุรกิจผู้ให้บริการรายย่อยของไทยเพื่อเป็นการสร้างฐานลูกค้า และเพิ่มปริมาณการขนส่งพัสดุ (สก./พค.)

๔.๔ การจัดทำระบบ e-service platform สำหรับด้านโลจิสติกส์การค้าโดยเฉพาะ เพื่อเป็นศูนย์กลางข้อมูล early warning การเผยแพร่และประชาสัมพันธ์ข้อมูลที่เป็นประโยชน์ และเกี่ยวกับการดำเนินธุรกิจโลจิสติกส์ อาทิ ข่าวสาร กฎระเบียบ บทความ ผลการศึกษา ฯลฯ ทั้งนี้ ในปีงบประมาณพ.ศ. ๒๕๖๔ สนค. จะมีการจัดทำ “ระบบบริการข้อมูลเศรษฐกิจการค้าเชิงลึก (Trade Analytic E-Service)” โดยจะมีการเผยแพร่ข้อมูลสถิติที่เกี่ยวข้องด้านโลจิสติกส์ ซึ่งกรมต่างๆ ภายในกระทรวงพาณิชย์อาจพิจารณาการบูรณาการข้อมูลที่เกี่ยวข้อง เชื่อมโยงกับระบบ Trade Analytic E-Service ของ สนค. ต่อไป (สก./สนค.)

๔.๕ การพิจารณาทบทวนการให้สิทธิประโยชน์แก่ผู้ประกอบการ ประกอบด้วย

- สิทธิประโยชน์การลงทุนของผู้ประกอบการไทย เพื่อให้แข่งขันกับต่างชาติได้
- สิทธิประโยชน์ด้านเงินทุน เพื่อให้ผู้ประกอบการโลจิสติกส์รายย่อยสามารถใช้ประโยชน์จากกองทุนได้ โดยปรับเกณฑ์การให้เงินกู้ให้เข้าถึงง่ายขึ้น (สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน (BOI))