การพัฒนามาตรฐานฮาลาลโลจิสติกส์ของประเทศไทย: ความท้าทายและปัญหาในการตรวจรับรองฮาลาล

Development of Halal Logistics Standards in Thailand: Challenges and Issues in Halal Certification

*อดิศักดิ์ นุชมี Adisak Nuchmee**

วันรับบทความ 7 เมษายน 2569 / วันแก้ไขบทความ 13 พฤษภาคม 2569 / วันตอบรับบทความ 27 พฤษภาคม 2569

บทคัดย่อ

การพัฒนาอุตสาหกรรมฮาลาลในบริบทโลกปัจจุบันมิได้จำกัดอยู่เพียงกระบวนการผลิต หากแต่ขยายขอบเขตครอบคลุมกิจกรรมตลอดห่วงโซ่อุปทาน โดยเฉพาะกิจกรรมด้านโลจิสติกส์ซึ่งมีบทบาทสำคัญต่อการธำรงรักษาความเป็นฮาลาลของผลิตภัณฑ์ บทความนี้มุ่งศึกษาและวิเคราะห์พัฒนาการ โครงสร้าง และบทบาทของมาตรฐานฮาลาลโลจิสติกส์ของประเทศไทยภายใต้กรอบแนวคิดห่วงโซ่อุปทานฮาลาล โดยให้ความสำคัญกับการจัดเก็บ การขนส่ง และการกระจายสินค้าในฐานะกลไกเชิงระบบที่เชื่อมโยงการผลิตเข้ากับตลาด

การศึกษานี้ใช้การทบทวนวรรณกรรมเชิงวิเคราะห์จากงานวิจัยและบทความวิชาการด้าน Halal supply chain และ Halal logistics ร่วมกับการวิเคราะห์เอกสารมาตรฐานและระเบียบฮาลาลของประเทศไทย ผลการศึกษาพบว่า มาตรฐานฮาลาลโลจิสติกส์ของไทยมีลักษณะเป็นระบบบูรณาการภายใต้มาตรฐานฮาลาลหลัก ซึ่งช่วยยกระดับโลจิสติกส์จากกิจกรรมเชิงเทคนิคไปสู่ส่วนหนึ่งของระบบกำกับดูแลฮาลาล อย่างไรก็ตาม โครงสร้างดังกล่าวยังคงมีข้อจำกัดด้านความชัดเจนของขอบเขตการกำกับดูแล การตีความข้อกำหนด และประสิทธิภาพของกระบวนการตรวจรับรองและการควบคุมในทางปฏิบัติ โดยเฉพาะในกิจกรรมโลจิสติกส์ที่มีความซับซ้อน เช่น คลังสินค้า การขนส่ง และจุดเปลี่ยนถ่าย

ผลการศึกษาชี้ให้เห็นถึงความจำเป็นในการพัฒนาแนวทางกำกับดูแลเชิงระบบที่มีความชัดเจน สอดคล้องกับบริบทโลจิสติกส์สมัยใหม่ และสามารถรองรับความซับซ้อนของห่วงโซ่อุปทานฮาลาลได้อย่างมีประสิทธิภาพ

คำสำคัญ: ฮาลาลโลจิสติกส์, ห่วงโซ่อุปทานฮาลาล, มาตรฐานฮาลาล, การตรวจรับรองฮาลาล

Abstract

In the contemporary global halal industry, halal assurance extends beyond production processes to encompass the entire supply chain, with logistics playing a critical role in safeguarding halal integrity. This article examines the development, structure, and role of

*ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร. ประจำภาควิชามนุษยศาสตร์ วิทยาลัยศิลปศาสตร์ มหาวิทยาลัยรังสิต อีเมล adisak.n@rsu.ac.th

Thailand's halal logistics standards within the halal supply chain framework, with particular emphasis on warehousing, transportation, and distribution as systemic mechanisms linking production to the market.

This study employs an analytical literature review of research and academic works on halal supply chain and halal logistics, combined with an analysis of Thailand's halal standards and regulatory documents. The findings indicate that halal logistics standards in Thailand are characterized by an integrated structure embedded within the overarching halal standards, which elevates logistics from a technical function to a key component of halal governance. However, this structure presents limitations in terms of the clarity of regulatory scope, consistency in interpretation, and the effectiveness of certification and control processes in practice, particularly in complex logistics activities such as warehousing, transportation, and transshipment points.

The study highlights the need to develop a more clearly defined and system-oriented regulatory framework that aligns with modern logistics contexts and effectively addresses the complexity of the halal supply chain.

Keywords: Halal logistics, Halal supply chain, Halal standards, Halal certification

บทนำ

ในช่วงทศวรรษที่ผ่านมา แนวคิดเรื่องฮาลาลได้ขยายขอบเขตจากการพิจารณาความถูกต้องตามบทบัญญัติอิสลามในระดับผลิตภัณฑ์ ไปสู่การมองฮาลาลในฐานะระบบตลอดห่วงโซ่อุปทาน (Halal supply chain) การเปลี่ยนแปลงเชิงแนวคิดดังกล่าวสะท้อนให้เห็นถึงความตระหนักที่เพิ่มขึ้นว่า ความเป็นฮาลาลของผลิตภัณฑ์มิได้ขึ้นอยู่กับกระบวนการผลิตเพียงช่วงใดช่วงหนึ่ง หากแต่ขึ้นอยู่กับความต่อเนื่องและความสอดคล้องของกระบวนการทั้งหมด ตั้งแต่แหล่งวัตถุดิบ การผลิต การจัดเก็บ การขนส่ง ไปจนถึงการกระจายสินค้าไปสู่ผู้บริโภค (Tieman, 2011; Haleem, Khan, & Khan, 2020)

ภายใต้กรอบแนวคิดนี้ โลจิสติกส์จึงมิใช่เพียงกิจกรรมสนับสนุนทางเทคนิค หากแต่เป็นองค์ประกอบเชิงยุทธศาสตร์ที่มีผลโดยตรงต่อการธำรงรักษาความเป็นฮาลาลของสินค้าและบริการ กิจกรรมด้านการจัดเก็บ การขนส่ง และการจัดการจุดเปลี่ยนถ่าย เป็นช่วงกระบวนการที่มีความเสี่ยงต่อการปนเปื้อน การปะปน หรือการสูญเสียสถานะฮาลาล หากขาดการกำกับดูแลที่เหมาะสม ด้วยเหตุนี้ แนวคิดเรื่อง "ฮาลาลโลจิสติกส์" จึงได้รับความสนใจเพิ่มขึ้นทั้งในเชิงวิชาการและเชิงนโยบาย โดยนักวิชาการจำนวนมากชี้ให้เห็นว่าการจัดการโลจิสติกส์มีบทบาทสำคัญในการรักษาความสมบูรณ์ของสถานะฮาลาล (halal integrity) ตลอดห่วงโซ่อุปทาน (Zulfakar, Anuar, & Talib, 2014; Ab Talib, Zailani, & Zulfakar, 2015)

ในระดับสากล ประเทศมาเลเซียถือเป็นหนึ่งในประเทศต้นแบบด้านการพัฒนามาตรฐานฮาลาลโลจิสติกส์ โดยได้พัฒนามาตรฐานเฉพาะด้านภายใต้ชุดมาตรฐาน MS 2400: Halal Supply Chain Management System เพื่อกำกับและธำรงรักษาความเป็นฮาลาลของสินค้าและบริการตลอดห่วงโซ่อุปทาน มาตรฐานดังกล่าวครอบคลุมกิจกรรมสำคัญด้านการขนส่ง คลังสินค้า และการค้าปลีก ซึ่งสะท้อนให้เห็นถึงการพัฒนามาตรฐานฮาลาลโลจิสติกส์เฉพาะด้าน (Logistics-Specific Standard) ที่ให้ความสำคัญกับการแยกสินค้า การป้องกันการปนเปื้อน การตรวจสอบย้อนกลับ และการควบคุมกิจกรรมโลจิสติกส์อย่างเป็นระบบ (Department of Standards Malaysia, 2019; Tieman, van der Vorst, & Ghazali, 2012) แนวทางของประเทศมาเลเซียจึงสะท้อนถึงการพัฒนาระบบกำกับดูแลฮาลาลโลจิสติกส์ที่มีความชัดเจนทั้งในเชิงโครงสร้างมาตรฐานและกระบวนการตรวจรับรอง

ในบริบทของประเทศไทย ระบบฮาลาลแห่งชาติได้พัฒนาอย่างต่อเนื่องและมีบทบาทสำคัญต่ออุตสาหกรรมอาหารและการค้าระหว่างประเทศ โดยเฉพาะในฐานะกลไกที่ช่วยสร้างความเชื่อมั่นต่อผลิตภัณฑ์ฮาลาลในตลาดโลก (The Central Islamic Council of Thailand, 2019) อย่างไรก็ตาม การกำกับดูแลกิจกรรมฮาลาลโลจิสติกส์ยังคงอยู่ภายใต้โครงสร้างมาตรฐานฮาลาลแบบบูรณาการ ซึ่งมิได้แยกมาตรฐานฮาลาลโลจิสติกส์ออกเป็นเอกเทศโดยเฉพาะ โครงสร้างดังกล่าว แม้จะช่วยให้ระบบมีความยืดหยุ่นและสามารถปรับใช้ได้กับบริบทที่หลากหลาย แต่ก็ทำให้เกิดคำถามเชิงวิชาการและเชิงปฏิบัติว่า มาตรฐานฮาลาลโลจิสติกส์ของประเทศไทยมีพัฒนาการและโครงสร้างอย่างไร และมีบทบาทในการค้ำจุนความเป็นฮาลาลของห่วงโซ่อุปทานในระดับใด

ความหมายและแนวคิดของฮาลาลโลจิสติกส์

คำว่า ฮาลาล (Halal) อาจพบการถอดเสียงเป็น “ฮาลาล” “ฮะลาล” หรือ “หะลาล” อย่างไรก็ตาม ในบทความนี้ผู้เขียนเลือกใช้คำว่า “ฮาลาล” เนื่องจากเป็นคำที่ใช้แพร่หลายในสังคมไทย และเป็นคำที่กำหนดไว้ในมาตรฐานฮาลาลของคณะกรรมการกลางอิสลามแห่งประเทศไทย (The Central Islamic Council of Thailand, 2017)

คำว่า “ฮาลาล” เป็นคำในภาษาอาหรับ (حلال) มีความหมายว่า สิ่งที่ได้รับอนุญาตหรืออนุมัติ เมื่อนำมาใช้ในบริบททางศาสนา หมายถึง สิ่งที่ศาสนาอิสลามอนุญาตหรือรับรองว่าสามารถกระทำหรือบริโภคได้ตามหลักศาสนา

โลจิสติกส์ (Logistics) หมายถึง กิจกรรมหรือการกระทำใด ๆ เพื่อให้ได้มาซึ่งสินค้าและบริการ เพื่อก่อให้เกิดการเคลื่อนย้ายจัดเก็บและกระจายสินค้าจากแหล่งที่ผลิต (Source of Origin) จนสินค้าได้มีการส่งมอบไปถึงแหล่งที่มีความต้องการ (Source of Consumption) โดยกิจกรรมดังกล่าวจะต้องมีลักษณะเป็นกระบวนการแบบบูรณาการ โดยเน้นประสิทธิภาพและประสิทธิผล มีเป้าหมายในการส่งมอบให้ทันเวลา และเพื่อลดต้นทุน มุ่งเน้นให้เกิดความพอใจแก่ลูกค้า และส่งเสริมให้เกิดมูลค่าเพิ่มแก่สินค้าและบริการ ทั้งนี้กระบวนการต่าง ๆ ของระบบโลจิสติกส์จะต้องมีลักษณะปฏิสัมพันธ์ที่สอดคล้องประสานกัน ในอันที่จะบรรลุวัตถุประสงค์ (Sorat, T., 2006) ในขณะที่สำนักงานคณะกรรมการกลางอิสลามแห่งประเทศไทยให้ความหมาย

การโลจิสติกส์ว่าหมายถึง ระบบการจัดเก็บ การขนส่งสินค้า ข้อมูล และทรัพยากรอย่างอื่นที่มีการขนส่ง หรือเคลื่อนย้ายจากจุดต้นทางไปยังจุดบริโภคปลายทาง (The Central Islamic Council of Thailand, 2025)

ฮาลาลโลจิสติกส์ (Halal logistics) หมายถึง กิจกรรมโลจิสติกส์ที่คำนึงถึงหลักปฏิบัติทางศาสนาอิสลาม โดยการป้องกันการปนเปื้อนของสินค้า เครื่องมือและอุปกรณ์ระหว่างสินค้า ฮาลาลและสินค้าที่ไม่ใช่สินค้าฮาลาล จากแหล่งวัตถุดิบจนถึงมือผู้บริโภคขั้นสุดท้าย โดยมีเครื่องหมายการรับรองฮาลาลเป็นตัวชี้วัดประสิทธิภาพ (Ahmad & Shariff, 2016: Masudin, Fernanda & Widayat, 2016) ดังนั้น ฮาลาลโลจิสติกส์จึงเป็นรูปแบบของการบริการโลจิสติกส์อย่างหนึ่งที่มีความแตกต่างไปจากการบริการโลจิสติกส์ขั้นพื้นฐาน ซึ่งมีหลักสำคัญในการบริการ คือ การปฏิบัติให้สอดคล้องตามหลักศาสนาอิสลาม ในกระบวนการเคลื่อนย้ายสินค้าและบริการตั้งแต่แหล่งวัตถุดิบจนกระทั่งสินค้าและบริการเหล่านั้นถึงมือผู้บริโภคขั้นสุดท้าย ซึ่งในแต่ละกิจกรรมต้องได้รับการตรวจสอบให้เป็นไปตามมาตรฐานตัวชี้วัดของการขอรับรองเครื่องหมายฮาลาล (Boontham, Y., 2015)

แนวคิดเรื่อง “ฮาลาลโลจิสติกส์” (Halal logistics) เกิดขึ้นจากการขยายกรอบความเข้าใจเกี่ยวกับฮาลาล จากการมุ่งเน้นเฉพาะความถูกต้องตามบทบัญญัติอิสลามในระดับวัตถุดิบและกระบวนการผลิตไปสู่การมองฮาลาลในฐานะระบบตลอดห่วงโซ่อุปทาน (halal supply chain) แนวคิดดังกล่าวตั้งอยู่บนสมมติฐานที่ว่าความเป็นฮาลาลของผลิตภัณฑ์มิได้สิ้นสุดลงเมื่อกระบวนการผลิตเสร็จสิ้น หากแต่ยังคงต้องได้รับการธำรงรักษาอย่างต่อเนื่องในทุกช่วงของการจัดเก็บ การขนส่ง และการกระจายสินค้า (Tieman, 2011; Haleem, Khan, & Khan, 2020)

ในเชิงแนวคิด ฮาลาลโลจิสติกส์สามารถอธิบายได้ว่า เป็นการจัดการกิจกรรมโลจิสติกส์ทั้งหมดภายใต้กรอบหลักศาสนาอิสลาม โดยมีเป้าหมายสำคัญในการป้องกันการปนเปื้อน การปะปน และการกระทำใด ๆ ที่อาจส่งผลให้สถานะฮาลาลของสินค้าเสื่อมสลายลง แนวคิดนี้จึงมิได้มุ่งเน้นเพียงประสิทธิภาพด้านต้นทุน เวลา หรือคุณภาพการบริการตามกรอบโลจิสติกส์ทั่วไป หากแต่เพิ่มมิติด้านคุณค่าและความรับผิดชอบเชิงศาสนาเข้าเป็นองค์ประกอบหลักของการจัดการระบบโลจิสติกส์ (Talib, Hamid, & Zulfakar, 2015)

งานวิชาการด้าน halal supply chain ได้เสนอให้มองฮาลาลโลจิสติกส์ในฐานะ “กลไกค้ำจุนความเป็นฮาลาล” (halal integrity assurance mechanism) ซึ่งทำหน้าที่เชื่อมโยงกระบวนการผลิตเข้ากับตลาดอย่างปลอดภัยในเชิงศาสนา แนวคิดดังกล่าวสะท้อนให้เห็นว่าแม้ผลิตภัณฑ์จะผ่านการผลิตตามหลักฮาลาลอย่างถูกต้อง แต่หากกระบวนการโลจิสติกส์ขาดการควบคุมที่เหมาะสม ความเป็นฮาลาลของผลิตภัณฑ์ก็อาจถูกตั้งคำถามได้ในทันที (Zulfakar, Anuar, & Talib, 2014)

ในเชิงประจักษ์ มีงานวิจัยที่สะท้อนให้เห็นถึงความสำคัญของกระบวนการฮาลาลโลจิสติกส์ต่อการรักษาความเป็นฮาลาลของสินค้าและประสิทธิภาพการดำเนินงานในอุตสาหกรรมอาหารฮาลาลของไทย โดยพบว่า การจัดการด้านคลังสินค้า การขนส่ง สถานีจัดส่ง และการทำความสะอาด ล้วนมีอิทธิพลต่อประสิทธิภาพการดำเนินงานด้านโลจิสติกส์ โดยเฉพาะการควบคุมกระบวนการและการป้องกันการปนเปื้อน ซึ่งมีบทบาทสำคัญต่อการรักษาความเป็นฮาลาลและสร้างความเชื่อมั่นต่อสินค้าอาหารฮาลาลตลอดห่วงโซ่อุปทาน ทั้งนี้ ผลการศึกษาดังกล่าวสะท้อนให้เห็นถึงความจำเป็นของการพัฒนาระบบและมาตรฐานฮาลาล

โลจิสติกส์ที่มีความชัดเจนและเป็นระบบมากยิ่งขึ้น เพื่อรองรับการดำเนินงานฮาลาลในบริบทอุตสาหกรรมสมัยใหม่ (Nami, Chusanuk, Chusanuk, & Charoenpornpanichkul, 2017)

เมื่อพิจารณาในเชิงระบบ ฮาลาลโลจิสติกส์มีลักษณะเป็นกระบวนการข้ามองค์กรและข้ามขอบเขตหน้าที่ โดยเกี่ยวข้องกับผู้มีส่วนเกี่ยวข้องหลายฝ่าย ทั้งผู้ผลิต ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ คลังสินค้า ผู้ให้บริการขนส่ง และหน่วยงานกำกับดูแล ความซับซ้อนดังกล่าวทำให้ฮาลาลโลจิสติกส์มิใช่เพียงเรื่องของการปฏิบัติในระดับสถานประกอบการ แต่เป็นประเด็นเชิงโครงสร้างที่ต้องอาศัยมาตรฐาน แนวปฏิบัติ และกลไกการกำกับดูแลที่ชัดเจน (Tieman, van der Vorst, & Ghazali, 2012)

ในบริบทนี้ ความหมายของฮาลาลโลจิสติกส์จึงแตกต่างจากโลจิสติกส์ทั่วไปอย่างมีนัยสำคัญ กล่าวคือ โลจิสติกส์ทั่วไปให้ความสำคัญกับประสิทธิภาพเชิงเศรษฐกิจเป็นหลัก ขณะที่ฮาลาลโลจิสติกส์ให้ความสำคัญกับการธำรงรักษาความถูกต้องตามหลักศาสนาอิสลามควบคู่ไปกับประสิทธิภาพดังกล่าว ความแตกต่างนี้สะท้อนผ่านการกำหนดข้อปฏิบัติด้านการแยกสินค้า การจัดการพื้นที่และอุปกรณ์ การควบคุมกระบวนการทำความสะอาด และการจัดทำเอกสารเพื่อรองรับการตรวจสอบและการตรวจติดตาม (Talib & Hamid, 2014)

สำหรับประเทศไทย แนวคิดฮาลาลโลจิสติกส์ถูกนำมาประยุกต์ใช้ภายใต้กรอบระบบฮาลาลแห่งชาติ โดยมิได้แยกออกเป็นระบบโลจิสติกส์เฉพาะด้านอย่างเป็นเอกเทศ แต่ถูกบูรณาการเข้ากับมาตรฐานฮาลาลโดยรวม โครงสร้างเชิงบูรณาการดังกล่าวสะท้อนมุมมองที่ให้ โลจิสติกส์เป็นส่วนหนึ่งของระบบฮาลาลเชิงองค์รวม มากกว่าการเป็นกิจกรรมสนับสนุนที่อยู่ชายขอบของกระบวนการผลิต อย่างไรก็ตาม การบูรณาการในลักษณะนี้ก็ทำให้ความหมายและขอบเขตของฮาลาลโลจิสติกส์ในทางปฏิบัติยังคงมีความหลากหลายในการตีความ (The Central Islamic Council of Thailand, 2019)

กล่าวโดยสรุป ฮาลาลโลจิสติกส์เป็นแนวคิดที่เชื่อมโยงหลักศาสนาอิสลามเข้ากับการจัดการโลจิสติกส์สมัยใหม่ โดยมุ่งเน้นการรักษาความเป็นฮาลาลของผลิตภัณฑ์ตลอดห่วงโซ่อุปทาน ความเข้าใจในแนวคิดและความหมายของฮาลาลโลจิสติกส์จึงเป็นพื้นฐานสำคัญในการวิเคราะห์พัฒนาการ โครงสร้าง และบทบาทของมาตรฐานฮาลาลโลจิสติกส์ของประเทศไทย ซึ่งจะได้กล่าวถึงในหัวข้อถัดไป

พัฒนาการและโครงสร้างของมาตรฐานฮาลาลโลจิสติกส์ของประเทศไทย

การพัฒนามาตรฐานฮาลาลโลจิสติกส์ของประเทศไทยไม่สามารถอธิบายได้ในลักษณะของการจัดตั้งมาตรฐานเฉพาะด้านโลจิสติกส์โดยตรง หากแต่ต้องพิจารณาในกรอบของการพัฒนาระบบฮาลาลแห่งชาติที่ค่อย ๆ ขยายขอบเขตจากการกำกับดูแลผลิตภัณฑ์ ไปสู่การกำกับดูแลกระบวนการตลอดห่วงโซ่อุปทาน พัฒนาการดังกล่าวสะท้อนแนวคิดเชิงองค์รวมที่มองฮาลาลเป็นระบบมากกว่าการรับรองเฉพาะจุด (Tieman, 2011; Haleem, Khan, & Khan, 2020)

1. พัฒนาการของระบบฮาลาลไทย

ในระยะแรก ระบบการรับรองฮาลาลของประเทศไทยมุ่งเน้นไปที่การตรวจสอบความถูกต้องตามบทบัญญัติอิสลามในระดับผลิตภัณฑ์ โดยให้ความสำคัญกับแหล่งวัตถุดิบ กระบวนการผลิตและส่วนผสมเป็นหลัก แนวทางดังกล่าวสอดคล้องกับบริบทของอุตสาหกรรมอาหารในช่วงที่การค้าและการกระจายสินค้ายังมีความซับซ้อนไม่มากนัก (The Central Islamic Council of Thailand, 2017)

อย่างไรก็ตาม เมื่อโครงสร้างการผลิตและการค้าขยายตัวเข้าสู่ระบบอุตสาหกรรมและการค้าระหว่างประเทศ ความเสี่ยงที่อาจเกิดขึ้นหลังจากกระบวนการผลิต เช่น การปนเปื้อนระหว่างการจัดเก็บหรือการขนส่ง เริ่มได้รับความสนใจเพิ่มขึ้น แนวคิดเรื่องการคงไว้ซึ่งความเป็นฮาลาลตลอดห่วงโซ่อุปทานจึงค่อย ๆ เข้ามามีบทบาท และกลายเป็นแรงผลักดันให้ระบบฮาลาลไทยเริ่มพิจารณากิจกรรมโลจิสติกส์ในฐานะส่วนหนึ่งของกระบวนการฮาลาลอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ (Zulfakar, Anuar, & Talib, 2014)

2. การบูรณาการโลจิสติกส์ภายใต้มาตรฐานฮาลาลหลัก

แทนที่จะพัฒนามาตรฐานฮาลาลโลจิสติกส์เป็นมาตรฐานเฉพาะด้าน ประเทศไทยเลือกใช้แนวทางการบูรณาการโลจิสติกส์เข้าไว้ภายใต้มาตรฐานฮาลาลหลักหรือฮาลาลพื้นฐาน ซึ่งกำหนดกรอบข้อกำหนดและหลักการทั่วไปที่ครอบคลุมกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับการจัดเก็บ การขนส่ง และการกระจายสินค้า แนวทางดังกล่าวสะท้อนมุมมองเชิงระบบที่ให้โลจิสติกส์เป็นส่วนหนึ่งของ “ระบบฮาลาลเชิงองค์รวม” มากกว่าการเป็นระบบย่อยที่แยกขาดจากการผลิต (Talib & Hamid, 2014)

โครงสร้างเชิงบูรณาการนี้มีข้อดีในแง่ของความยืดหยุ่นและความสามารถในการปรับใช้กับบริบทของผู้ประกอบการที่หลากหลาย อย่างไรก็ตาม การกำหนดข้อกำกับในลักษณะหลักการกว้าง ก็ทำให้ขอบเขตของฮาลาลโลจิสติกส์ยังไม่ชัดเจนในเชิงโครงสร้าง และเปิดพื้นที่ให้เกิดการตีความที่แตกต่างกันในทางปฏิบัติ (Ab Talib, Zailani, & Zulfakar, 2015)

3. โครงสร้างของข้อกำหนดด้านฮาลาลโลจิสติกส์ในบริบทไทย

เมื่อพิจารณาโครงสร้างของมาตรฐานฮาลาลไทยในส่วนที่เกี่ยวข้องกับโลจิสติกส์ จะพบว่าข้อกำหนดมิได้ถูกจัดหมวดหมู่เป็น “ฮาลาลโลจิสติกส์” อย่างชัดเจน แต่กระจายอยู่ในข้อกำหนดที่เกี่ยวข้องกับการจัดการสถานที่ การจัดการกระบวนการ และการควบคุมความเสี่ยงต่อการปนเปื้อน โครงสร้างลักษณะนี้สะท้อนแนวคิดที่ให้โลจิสติกส์เป็นกิจกรรมสนับสนุนที่ต้องปฏิบัติตามหลักฮาลาลเช่นเดียวกับกระบวนการผลิต (The Central Islamic Council of Thailand, 2017)

ข้อกำหนดดังกล่าวครอบคลุมประเด็นสำคัญ เช่น การแยกพื้นที่และอุปกรณ์ การจัดการกรณีใช้ทรัพยากรร่วม การทำความสะอาด การจัดทำเอกสาร และการรองรับการตรวจสอบและการตรวจติดตาม แม้ข้อกำหนดเหล่านี้จะสามารถนำไปใช้กับกิจกรรมโลจิสติกส์ได้โดยตรง แต่การที่มิได้ออกแบบมาเฉพาะสำหรับโลจิสติกส์ ทำให้ระดับความละเอียดและความชัดเจนในบางกรณียังไม่เพียงพอเมื่อเทียบกับความซับซ้อนของระบบโลจิสติกส์สมัยใหม่ (Tieman, van der Vorst, & Ghazali, 2012)

4. บทบาทของโครงสร้างมาตรฐานต่อการตรวจรับรองฮาลาลโลจิสติกส์

โครงสร้างมาตรฐานแบบบูรณาการส่งผลโดยตรงต่อรูปแบบการตรวจรับรองฮาลาลโลจิสติกส์ในประเทศไทย การตรวจรับรองมักถูกดำเนินการในลักษณะของการตรวจสถานประกอบการหรือกระบวนการผลิตเป็นหลัก โดยกิจกรรมโลจิสติกส์ถูกพิจารณาเป็นส่วนหนึ่งของระบบการจัดการโดยรวม มากกว่าการเป็นขอบเขตการตรวจที่แยกออกมาอย่างชัดเจน

ผลที่ตามมาคือ การตรวจรับรองฮาลาลโลจิสติกส์อาจให้ความสำคัญกับบางกิจกรรมมากกว่ากิจกรรมอื่น ขึ้นอยู่กับบริบทของสถานประกอบการและดุลยพินิจของผู้ตรวจ โครงสร้างดังกล่าวช่วยลดภาระด้าน

เอกสารและการจัดการในระดับหนึ่ง แต่ในขณะเดียวกันก็ทำให้เกิดข้อจำกัดในการประเมินความเสี่ยงเชิงกระบวนการของกิจกรรมโลจิสติกส์อย่างเป็นระบบ (Zulfakar et al., 2014)

5. การเปลี่ยนผ่านสู่แนวคิดฮาลาลโลจิสติกส์เชิงระบบ

พัฒนาการของมาตรฐานฮาลาลโลจิสติกส์ของประเทศไทยในปัจจุบันสะท้อนถึงช่วงเปลี่ยนผ่านจากการกำกับดูแลฮาลาลในระดับผลิตภัณฑ์ ไปสู่การกำกับดูแลในระดับกระบวนการและระบบห่วงโซ่อุปทาน แม้โครงสร้างมาตรฐานแบบบูรณาการจะยังคงเป็นกรอบหลัก แต่แนวโน้มการให้ความสำคัญกับกิจกรรมโลจิสติกส์ในฐานะจุดเสี่ยงสำคัญของระบบฮาลาลกำลังมีบทบาทเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง (Haleem et al., 2020)

การทำความเข้าใจพัฒนาการและโครงสร้างของมาตรฐานฮาลาลโลจิสติกส์ของประเทศไทยจึงเป็นพื้นฐานสำคัญสำหรับการวิเคราะห์บทบาทของมาตรฐานดังกล่าวในห่วงโซ่อุปทานฮาลาล ซึ่งจะได้กล่าวถึงในหัวข้อถัดไป โดยเฉพาะในบริบทของคลังสินค้า การขนส่ง และจุดเปลี่ยนถ่าย เช่น ท่าเรือและสนามบิน

6. การเปรียบเทียบมาตรฐานฮาลาลโลจิสติกส์ระหว่างประเทศไทยและมาเลเซีย

ประเทศมาเลเซียถือเป็นหนึ่งในประเทศต้นแบบด้านการพัฒนามาตรฐานฮาลาลโลจิสติกส์ในระดับสากล โดยได้พัฒนามาตรฐานเฉพาะด้านภายใต้ชุดมาตรฐาน MS 2400: Halal Supply Chain Management System ซึ่งมีวัตถุประสงค์เพื่อควบคุมและธำรงรักษาความเป็นฮาลาลของสินค้าและบริการตลอดห่วงโซ่อุปทาน มาตรฐานดังกล่าวแบ่งออกเป็น 3 ส่วนสำคัญ ได้แก่ มาตรฐานด้านการขนส่ง (MS 2400-1) มาตรฐานด้านคลังสินค้า (MS 2400-2) และมาตรฐานด้านการค้าปลีก (MS 2400-3) (Department of Standards Malaysia, 2019) แนวทางดังกล่าวสะท้อนการพัฒนามาตรฐานฮาลาลโลจิสติกส์เฉพาะด้าน (logistics-specific standard) ที่ให้ความสำคัญกับการแยกสินค้า การป้องกันการปนเปื้อน การตรวจสอบย้อนกลับ และการควบคุมกิจกรรมโลจิสติกส์อย่างเป็นระบบ (Tieman, van der Vorst, & Ghazali, 2012)

เมื่อเปรียบเทียบกับประเทศไทย จะพบว่า แนวทางการพัฒนามาตรฐานฮาลาลโลจิสติกส์มีลักษณะแตกต่างกันอย่างชัดเจน โดยประเทศไทยยังคงใช้แนวทางการบูรณาการกิจกรรมโลจิสติกส์ไว้ภายใต้มาตรฐานฮาลาลหลัก ซึ่งข้อกำหนดด้านโลจิสติกส์ถูกกระจายอยู่ในข้อกำหนดทั่วไปของระบบฮาลาล ขณะที่ประเทศมาเลเซียได้แยกมาตรฐานฮาลาลโลจิสติกส์ออกมาเป็นกรอบมาตรฐานเฉพาะด้าน ทำให้สามารถกำหนดขอบเขต บทบาท และแนวทางการตรวจรับรองที่สอดคล้องกับลักษณะเฉพาะของกิจกรรมโลจิสติกส์ได้อย่างชัดเจนมากกว่า ความแตกต่างดังกล่าวสะท้อนให้เห็นว่า ระบบของประเทศมาเลเซียมีความชัดเจนในเชิงโครงสร้างและเชิงการกำกับดูแลมากกว่าระบบของประเทศไทย ซึ่งยังคงอาศัยการตีความและการบูรณาการในทางปฏิบัติเป็นสำคัญ

ในเชิงนโยบาย แนวทางของประเทศมาเลเซียสะท้อนให้เห็นถึงความสำคัญของการพัฒนาระบบกำกับดูแลฮาลาลโลจิสติกส์เฉพาะด้าน (logistics-specific governance) เพื่อรองรับความซับซ้อนของกิจกรรมโลจิสติกส์สมัยใหม่ ทั้งในด้านการจัดเก็บ การขนส่ง และการจัดการจุดเปลี่ยนถ่ายสินค้า ประสบการณ์ของมาเลเซียจึงอาจเป็นแนวทางสำคัญให้ประเทศไทยศึกษาและประยุกต์ใช้ในการพัฒนามาตรฐานและกลไกการตรวจรับรองฮาลาลโลจิสติกส์ที่มีความชัดเจน เป็นระบบ และสอดคล้องกับบริบทห่วงโซ่อุปทานฮาลาลในอนาคต

บทบาทของมาตรฐานฮาลาลโลจิสติกส์ในห่วงโซ่อุปทานฮาลาล

ภายใต้กรอบแนวคิดห่วงโซ่อุปทานฮาลาล มาตรฐานฮาลาลโลจิสติกส์มีบทบาทสำคัญในการทำหน้าที่เป็นกลไกค้ำจุนความเป็นฮาลาลของผลิตภัณฑ์หลังออกจากกระบวนการผลิต บทบาทดังกล่าวมิได้จำกัดอยู่เพียงการกำหนดแนวปฏิบัติด้านเทคนิค หากแต่ขยายไปสู่การกำกับดูแลเชิงระบบที่เชื่อมโยงกิจกรรมโลจิสติกส์ทุกช่วงเข้ากับระบบฮาลาลโดยรวมอย่างต่อเนื่อง (Tieman, 2011; Haleem, Khan, & Khan, 2020) ในบริบทนี้ ฮาลาลโลจิสติกส์จึงควรได้รับการพัฒนาให้มีลักษณะเฉพาะด้าน พร้อมระบบการจัดการและการตรวจสอบย้อนกลับที่ครอบคลุมตลอดห่วงโซ่อุปทาน ตั้งแต่ต้นน้ำ กลางน้ำ และปลายน้ำ แม้แนวทางดังกล่าวอาจก่อให้เกิดต้นทุนเพิ่มเติมในระยะสั้น แต่จะมีบทบาทสำคัญในการเสริมสร้างความเชื่อมั่นต่อผู้บริโภคมุสลิมในตลาดฮาลาลโลกซึ่งมีจำนวนมากกว่า 2 พันล้านคน

ในบริบทของประเทศไทย บทบาทของมาตรฐานฮาลาลโลจิสติกส์สะท้อนผ่านการบูรณาการโลจิสติกส์เข้าไว้ภายใต้มาตรฐานฮาลาลหลักหรือมาตรฐานฮาลาลพื้นฐาน ทำให้กิจกรรมด้านการจัดเก็บ การขนส่ง และการจัดการจุดเปลี่ยนถ่าย กลายเป็นส่วนหนึ่งของระบบควบคุมฮาลาลเชิงองค์รวม มากกว่าการเป็นกิจกรรมสนับสนุนที่อยู่นอกขอบเขตการกำกับดูแล (สำนักงานคณะกรรมการกลางอิสลามแห่งประเทศไทย, 2560)

1. บทบาทของมาตรฐานฮาลาลโลจิสติกส์ในบริบทคลังสินค้า

คลังสินค้าเป็นช่วงกระบวนการที่มีความสำคัญอย่างยิ่งต่อการรักษาความเป็นฮาลาลของผลิตภัณฑ์ เนื่องจากเป็นจุดพักและจุดรอการเคลื่อนย้ายที่มีความเสี่ยงต่อการปนเปื้อนหรือการปะปนระหว่างสินค้าฮาลาลและสินค้าที่ไม่ใช่ฮาลาล มาตรฐานฮาลาลโลจิสติกส์จึงมีบทบาทในการกำหนดให้คลังสินค้าเป็นพื้นที่ควบคุมที่ต้องดำเนินการภายใต้หลักการป้องกันความเสี่ยงเชิงศาสนาอย่างเป็นระบบ (Zulfakar, Anuar, & Talib, 2014)

บทบาทดังกล่าวสะท้อนผ่านการกำหนดแนวปฏิบัติด้านการแยกพื้นที่จัดเก็บ การจัดการอุปกรณ์และภาชนะ การควบคุมกระบวนการทำความสะอาด และการจัดทำเอกสารเพื่อรองรับการตรวจสอบและการตรวจติดตาม การนำมาตรฐานฮาลาลโลจิสติกส์มาใช้ในบริบทคลังสินค้า ช่วยเปลี่ยนบทบาทของคลังจากเพียงสถานที่เก็บรักษาสินค้าไปสู่ส่วนหนึ่งของระบบประกันความเป็นฮาลาล (halal assurance) ที่มีผลต่อความต่อเนื่องของห่วงโซ่อุปทานทั้งหมด (Tieman, van der Vorst, & Ghazali, 2012)

2. บทบาทของมาตรฐานฮาลาลโลจิสติกส์ในบริบทการขนส่ง

การขนส่งเป็นกิจกรรมโลจิสติกส์ที่มีความซับซ้อนและมีความเปลี่ยนแปลงสูงที่สุดในห่วงโซ่อุปทานฮาลาล เนื่องจากเกี่ยวข้องกับยานพาหนะ เส้นทาง และผู้ให้บริการหลายราย มาตรฐานฮาลาลโลจิสติกส์จึงมีบทบาทสำคัญในการกำหนดกรอบการปฏิบัติที่ช่วยลดความเสี่ยงต่อการสูญเสียสถานะฮาลาลในระหว่างการเคลื่อนย้ายสินค้า (Talib & Hamid, 2014)

บทบาทของมาตรฐานในบริบทนี้มิได้มุ่งเน้นเพียงการใช้ยานพาหนะเฉพาะหรือการแยกสินค้าเท่านั้น หากแต่รวมถึงการจัดการกรณีใช้ทรัพยากรร่วม การควบคุมกระบวนการทำความสะอาด การจัดทำเอกสารการขนส่ง และการกำหนดความรับผิดชอบของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ การมีมาตรฐานฮาลาลโลจิสติกส์ช่วยทำให้การ

ขนส่งถูกมองเป็นกระบวนการที่ต้องคำนึงถึงความถูกต้องตามหลักศาสนาอิสลามควบคู่ไปกับประสิทธิภาพทางเศรษฐกิจ (Ab Talib, Zailani, & Zulfakar, 2015)

3. บทบาทของมาตรฐานฮาลาลโลจิสติกส์ในบริบทจุดเปลี่ยนถ่าย

ท่าเรือและสนามบินเป็นจุดเปลี่ยนถ่ายที่มีความซับซ้อนสูง เนื่องจากเป็นพื้นที่ที่มีการจัดการสินค้าจำนวนมากจากหลายแหล่งที่มา และอยู่ภายใต้การกำกับดูแลของหลายหน่วยงาน มาตรฐานฮาลาลโลจิสติกส์จึงมีบทบาทสำคัญในการเชื่อมโยงการควบคุมฮาลาลเข้ากับระบบโลจิสติกส์และการค้าระหว่างประเทศ (Tieman, 2011)

ในบริบทนี้ มาตรฐานฮาลาลโลจิสติกส์ช่วยกำหนดแนวปฏิบัติในการจัดการพื้นที่พักสินค้าชั่วคราว การขนถ่ายสินค้า และการจัดการเอกสารที่เกี่ยวข้องกับการนำเข้าและส่งออก แม้มาตรฐานดังกล่าวอาจไม่สามารถควบคุมทุกองค์ประกอบของระบบท่าเรือหรือสนามบินได้โดยตรง แต่การกำหนดให้กิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับสินค้าฮาลาลต้องอยู่ภายใต้กรอบการควบคุมฮาลาลอย่างชัดเจน ช่วยลดความเสี่ยงเชิงระบบและเพิ่มความน่าเชื่อถือของห่วงโซ่อุปทานฮาลาลในระดับสากล (Zulfakar et al., 2014)

4. บทบาทเชิงระบบของมาตรฐานฮาลาลโลจิสติกส์ในห่วงโซ่อุปทานฮาลาล

เมื่อพิจารณาในภาพรวม มาตรฐานฮาลาลโลจิสติกส์มีบทบาทเชิงระบบในการเชื่อมโยงกิจกรรมโลจิสติกส์ทุกช่วงเข้ากับระบบฮาลาลโดยรวม ตั้งแต่คลังสินค้า การขนส่ง ไปจนถึงจุดเปลี่ยนถ่าย มาตรฐานดังกล่าวทำหน้าที่แปลงหลักการทางศาสนาให้เป็นแนวปฏิบัติที่สามารถนำไปใช้ได้จริง และรองรับการตรวจสอบและการตรวจติดตามอย่างต่อเนื่อง (Haleem et al., 2020)

อย่างไรก็ตาม บทบาทเชิงบูรณาการนี้ก็มาพร้อมกับข้อจำกัดในเชิงโครงสร้าง โดยเฉพาะเมื่อข้อกำหนดด้านโลจิสติกส์ถูกกำหนดในลักษณะหลักการกว้างและกระจายอยู่ในมาตรฐานฮาลาลหลัก ประเด็นดังกล่าวนำไปสู่คำถามเชิงวิชาการเกี่ยวกับความเพียงพอของโครงสร้างมาตรฐานในการรองรับความซับซ้อนของระบบโลจิสติกส์สมัยใหม่ ซึ่งเป็นประเด็นที่จำเป็นต้องได้รับการอภิปรายต่อในบริบทของความท้าทายและปัญหาในการตรวจรับรอง (Talib & Hamid, 2014)

ความท้าทายในการพัฒนามาตรฐานฮาลาลโลจิสติกส์ของประเทศไทย

แม้ว่าประเทศไทยจะมีการพัฒนาระบบมาตรฐานฮาลาลมาอย่างต่อเนื่อง และได้รับการยอมรับในระดับหนึ่งจากทั้งหน่วยงานรับรองฮาลาลในต่างประเทศและตลาดผู้บริโภคมุสลิม ซึ่งสะท้อนผ่านความสามารถในการส่งออกสินค้าและการเติบโตของอุตสาหกรรมฮาลาลของประเทศ (Haleem et al., 2020; The Central Islamic Council of Thailand, 2020). แต่การพัฒนามาตรฐานที่เกี่ยวข้องกับกิจกรรมโลจิสติกส์ยังคงเผชิญกับความท้าทายหลายประการ ความท้าทายเหล่านี้ไม่ได้เกิดจากลักษณะของกิจกรรมโลจิสติกส์เพียงอย่างเดียว หากแต่เกี่ยวข้องกับโครงสร้างของมาตรฐาน แนวทางในการกำกับดูแล และลักษณะของระบบโลจิสติกส์ไทยที่มีความหลากหลายและซับซ้อน (Haleem, Khan, & Khan, 2020)

ความท้าทายเหล่านี้ถือเป็นพื้นฐานสำคัญของระบบ และในหลายกรณีได้ส่งผลต่อการดำเนินงานด้านการตรวจรับรองและการควบคุมในทางปฏิบัติ ซึ่งจะกล่าวถึงในหัวข้อถัดไป

1. ความท้าทายด้านโครงสร้างมาตรฐานและความชัดเจนของขอบเขต

ความท้าทายที่พบได้อย่างชัดเจน คือ ประเทศไทยยังไม่มีมาตรฐานฮาลาลโลจิสติกส์ที่แยกออกมาเป็นมาตรฐานเฉพาะโดยตรง กิจกรรมด้านโลจิสติกส์ส่วนใหญ่ยังถูกกำกับภายใต้มาตรฐานฮาลาลหลักในลักษณะของข้อกำหนดแบบบูรณาการ แม้โครงสร้างลักษณะนี้จะช่วยให้สามารถปรับใช้กับสถานการณ์ที่แตกต่างกันได้ แต่ในอีกด้านหนึ่งก็ทำให้ขอบเขตของฮาลาลโลจิสติกส์ยังไม่ชัดเจนเท่าที่ควร (Tieman, 2011)

เมื่อขอบเขตของระบบไม่ชัดเจน ผู้ที่เกี่ยวข้องในแต่ละส่วนของห่วงโซ่อุปทานอาจเข้าใจบทบาทและความรับผิดชอบแตกต่างกัน ส่งผลให้การกำหนดมาตรการควบคุมในระดับระบบยังไม่เป็นไปในทิศทางเดียวกัน (Talib & Hamid, 2014)

2. ความท้าทายด้านการตีความข้อกำหนดในระดับระบบ

ข้อกำหนดด้านฮาลาลโลจิสติกส์ในประเทศไทยส่วนใหญ่มีลักษณะเป็นหลักการกว้าง ซึ่งเปิดโอกาสให้สามารถนำไปปรับใช้กับองค์กรที่มีรูปแบบแตกต่างกันได้ อย่างไรก็ตาม การขาดแนวทางตีความที่เป็นมาตรฐานเดียวกันในระดับระบบ อาจทำให้หน่วยงานหรือผู้ปฏิบัติงานในแต่ละพื้นที่นำข้อกำหนดไปใช้แตกต่างกัน (Zulfakar, Anuar, & Talib, 2014)

ความแตกต่างดังกล่าว แม้ในบางกรณีอาจเกิดจากบริบทของพื้นที่ แต่หากไม่มีแนวทางที่ชัดเจนอาจส่งผลให้มาตรการควบคุมที่นำไปใช้ในแต่ละแห่งมีระดับความเข้มงวดไม่เท่ากัน ซึ่งในระยะยาวอาจกระทบต่อความน่าเชื่อถือของระบบฮาลาลโดยรวม (Soon, Chandia, & Regenstein, 2017)

ประเด็นดังกล่าวสะท้อนให้เห็นว่า แนวคิดและความเข้าใจเกี่ยวกับฮาลาล มิได้มีมิติด้านศาสนาเพียงอย่างเดียว หากแต่เกี่ยวข้องกับการตีความทางนิติศาสตร์อิสลาม แนวปฏิบัติด้านอุตสาหกรรม มาตรฐานความปลอดภัยอาหาร และบริบททางสังคมของแต่ละประเทศร่วมกัน ความหลากหลายของมิติการตีความดังกล่าวทำให้การกำหนดหลักเกณฑ์ที่ชัดเจนและเป็นมาตรฐานเดียวกันมีความจำเป็นอย่างยิ่ง โดยเฉพาะในกิจกรรมโลจิสติกส์ที่มีความซับซ้อนและเกี่ยวข้องกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียจำนวนมาก (Tieman, 2011; Haleem, Khan, & Khan, 2020)

ดังนั้น การพัฒนาระบบฮาลาลโลจิสติกส์ของประเทศไทยในระยะต่อไปจึงควรให้ความสำคัญกับการกำหนดหลักเกณฑ์และแนวปฏิบัติที่มีความชัดเจน สามารถอ้างอิงได้ในเชิงกฎหมาย และได้รับการสนับสนุนจากกลไกกำกับดูแลที่มีเอกภาพ ทั้งในระดับนโยบาย ระดับการตรวจรับรอง และระดับการบังคับใช้ในทางปฏิบัติ เพื่อให้การกำกับดูแลฮาลาลโลจิสติกส์มีความสอดคล้อง เป็นระบบ และสามารถสร้างความเชื่อมั่นต่อผู้บริโภคและตลาดฮาลาลระหว่างประเทศได้อย่างยั่งยืน

3. ความท้าทายด้านความพร้อมของผู้ประกอบการและระบบสนับสนุน

ผู้ประกอบการด้านโลจิสติกส์จำนวนมากในประเทศไทยดำเนินงานในรูปแบบโลจิสติกส์ทั่วไป โดยไม่ได้ออกแบบระบบให้รองรับข้อกำหนดด้านฮาลาลตั้งแต่ต้น การปรับตัวให้สอดคล้องกับแนวคิดฮาลาลโลจิสติกส์จึงต้องอาศัยการปรับปรุงกระบวนการทำงาน การลงทุนในโครงสร้างพื้นฐาน และการพัฒนาความรู้ของบุคลากร (Zulfakar et al., 2014) สำหรับผู้ประกอบการขนาดกลางและขนาดย่อม ความท้าทายดังกล่าว

อาจเป็นภาระที่เกินศักยภาพ หากไม่มีแนวทางหรือมาตรการสนับสนุนที่เหมาะสมจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง (Haleem et al., 2020)

นอกจากนี้ การพัฒนาระบบฮาลาลโลจิสติกส์ยังเกี่ยวข้องโดยตรงกับประเด็นด้านต้นทุนและความคุ้มค่าทางธุรกิจ เนื่องจากการแยกพื้นที่จัดเก็บ การใช้ระบบขนส่งเฉพาะ การเพิ่มกระบวนการควบคุม และการตรวจติดตาม อาจทำให้ต้นทุนดำเนินงานสูงกว่าระบบโลจิสติกส์ทั่วไป (Tieman, 2011) ในบางกรณีผู้ประกอบการอาจยังไม่เห็นความคุ้มค่าในการลงทุน หากตลาดหรือความต้องการด้านฮาลาลยังไม่มีความชัดเจนเพียงพอ ประเด็นดังกล่าวสะท้อนให้เห็นว่า การพัฒนาฮาลาลโลจิสติกส์ไม่อาจพึ่งพาการกำกับดูแลเชิงมาตรฐานเพียงอย่างเดียว แต่จำเป็นต้องอาศัยกลไกสนับสนุนทางเศรษฐกิจและการพัฒนาระบบธุรกิจควบคู่กันไป

ในอีกด้านหนึ่ง ประเด็นนี้ยังนำไปสู่ข้อเสนอเชิงนโยบายเกี่ยวกับการส่งเสริมให้เกิดผู้ประกอบการหรือบริษัทมุสลิมที่ลงทุนและดำเนินธุรกิจฮาลาลโลจิสติกส์โดยตรง เนื่องจากผู้ประกอบการที่มีความเข้าใจทั้งในมิติศาสนาและระบบโลจิสติกส์ อาจสามารถพัฒนารูปแบบการบริหารจัดการที่ตอบสนองต่อความต้องการของตลาดฮาลาลได้อย่างมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น ทั้งในด้านความน่าเชื่อถือ ความต่อเนื่องของการควบคุม และการสร้างความเชื่อมั่นต่อผู้บริโภคมุสลิม (Tieman et al., 2012)

4. ความท้าทายด้านการนำมาตรฐานไปใช้ในพื้นที่จุดเปลี่ยนถ่าย

พื้นที่จุดเปลี่ยนถ่าย เช่น คลังสินค้า ท่าเรือ และสนามบิน เป็นส่วนสำคัญของระบบโลจิสติกส์ แต่ในขณะเดียวกันก็เป็นพื้นที่ที่มีความซับซ้อนสูง เนื่องจากมีผู้ประกอบการหลายรายใช้พื้นที่ร่วมกัน และมักอยู่ภายใต้การกำกับดูแลของหลายหน่วยงาน (Tieman, van der Vorst, & Ghazali, 2012)

ในบริบทดังกล่าว การควบคุมสินค้าฮาลาลจึงจำเป็นต้องให้ความสำคัญกับการแยกสินค้าและการป้องกันการปะปนกับสินค้าที่ไม่ใช่ฮาลาล โดยในกรณีที่ไม่สามารถแยกพื้นที่ได้อย่างชัดเจน อาจจำเป็นต้องกำหนดระบบการแบ่งโซนและมาตรการควบคุมที่เหมาะสม เพื่อป้องกันความเสี่ยงต่อการปนเปื้อนและรักษาความเป็นฮาลาลของสินค้า

ลักษณะดังกล่าวทำให้การนำข้อกำหนดฮาลาลไปใช้ในพื้นที่เหล่านี้ต้องอาศัยความร่วมมือในระดับระบบ และต้องมีการกำหนดแนวทางที่เหมาะสมกับบริบทของพื้นที่ร่วม

5. ความท้าทายด้านการเชื่อมโยงกับมาตรฐานสากล

ในบริบทของการค้าระหว่างประเทศ การพัฒนามาตรฐานฮาลาลโลจิสติกส์ของประเทศไทยจำเป็นต้องคำนึงถึงความสอดคล้องกับมาตรฐานในระดับสากล ซึ่งมีความแตกต่างกันทั้งในด้านโครงสร้างและแนวคิดในการกำกับดูแล (Haleem et al., 2020)

หากไม่สามารถเชื่อมโยงมาตรฐานภายในประเทศกับแนวปฏิบัติในระดับสากลได้อย่างเหมาะสม อาจส่งผลต่อความสามารถในการแข่งขันของธุรกิจฮาลาลไทยในระยะยาว

กล่าวโดยสรุป ความท้าทายในการพัฒนามาตรฐานฮาลาลโลจิสติกส์ของประเทศไทยส่วนใหญ่เกี่ยวข้องกับโครงสร้างของระบบและแนวทางในการกำกับดูแล ซึ่งความท้าทายเหล่านี้ไม่ได้ส่งผลเฉพาะในระดับนโยบายเท่านั้น แต่ยังมีผลต่อการดำเนินงานด้านการตรวจรับรองและการควบคุมในทางปฏิบัติ ดังนั้น

การทำความเข้าใจความท้าทายในระดับระบบจึงเป็นพื้นฐานสำคัญในการอธิบายปัญหาที่เกิดขึ้นจริงในกระบวนการตรวจรับรอง

ปัญหาในการตรวจรับรองและการควบคุมฮาลาลโลจิสติกส์

การตรวจรับรองและการควบคุมเป็นกลไกสำคัญที่ทำให้มาตรฐานฮาลาลโลจิสติกส์สามารถนำไปใช้ได้จริง อย่างไรก็ตาม ในทางปฏิบัติ กระบวนการตรวจรับรองในประเทศไทยยังพบข้อจำกัดหลายประการ (Tieman, 2011; Haleem et al., 2020)

1. ปัญหาความไม่ชัดเจนของขอบเขตการตรวจรับรอง

ในทางปฏิบัติ ความไม่ชัดเจนของขอบเขตมาตรฐานที่กล่าวไว้ในระดับระบบ มักสะท้อนออกมาในรูปของความไม่ชัดเจนในการกำหนดขอบเขตการตรวจรับรอง โดยเฉพาะในกรณีของกิจกรรมโลจิสติกส์ที่มีหลายขั้นตอนและเกี่ยวข้องกับหลายฝ่าย (Talib & Hamid, 2014)

ในบางกรณี การตรวจรับรองอาจให้ความสำคัญกับกระบวนการผลิตเป็นหลัก ขณะที่กิจกรรมโลจิสติกส์บางช่วง เช่น การขนส่งหรือการจัดการจุดเปลี่ยนถ่าย อาจไม่ได้รับการประเมินอย่างครอบคลุม ส่งผลให้ความเสี่ยงบางส่วนยังคงอยู่ในระบบโดยไม่ถูกควบคุมอย่างเหมาะสม (Tieman et al., 2012)

2. ปัญหาความแตกต่างในการตีความข้อกำหนดของผู้ตรวจ

ความแตกต่างในการตีความข้อกำหนด ซึ่งเป็นความท้าทายที่เกิดขึ้นในระดับระบบ มักสะท้อนออกมาในระดับการปฏิบัติผ่านผลการตรวจที่แตกต่างกันระหว่างผู้ตรวจ โดยเฉพาะในกรณีที่เกี่ยวข้องกับการใช้ทรัพยากรร่วม หรือการควบคุมความเสี่ยงที่ไม่สามารถมองเห็นได้อย่างชัดเจน (Zulfakar et al., 2014)

ผลการตรวจที่ไม่สอดคล้องกันอาจสร้างความสับสนแก่ผู้ประกอบการ และในบางกรณีอาจทำให้ผู้ประกอบการขาดความมั่นใจต่อแนวทางการปฏิบัติที่ถูกต้อง (Soon et al., 2017)

3. ปัญหาข้อจำกัดด้านองค์ความรู้โลจิสติกส์ของผู้ตรวจ

กิจกรรมโลจิสติกส์มีความเฉพาะทางและเกี่ยวข้องกับกระบวนการหลายขั้นตอน อย่างไรก็ตาม ผู้ตรวจบางส่วนอาจมีพื้นฐานความรู้ด้านศาสนาเป็นหลัก ขณะที่ความรู้ด้านโลจิสติกส์เชิงเทคนิคยังมีข้อจำกัด (Talib & Hamid, 2014)

ข้อจำกัดดังกล่าว อาจทำให้การตรวจเน้นไปที่การตรวจเอกสารหรือสภาพแวดล้อมทั่วไป มากกว่าการประเมินความเสี่ยงเชิงกระบวนการ ซึ่งอาจทำให้ไม่สามารถสะท้อนสภาพการดำเนินงานจริงของระบบได้อย่างครบถ้วน (Haleem et al., 2020)

4. ปัญหาการตรวจติดตามหลังการรับรอง

หลังจากได้รับการรับรองแล้ว กิจกรรมโลจิสติกส์อาจมีการเปลี่ยนแปลงอยู่ตลอดเวลา เช่น การเปลี่ยนผู้ให้บริการขนส่ง หรือการปรับเส้นทาง อย่างไรก็ตาม การตรวจติดตามในทางปฏิบัติมักเผชิญกับข้อจำกัดด้านทรัพยากรและเวลา (Tieman, 2011)

หากการตรวจติดตามไม่สามารถสะท้อนการเปลี่ยนแปลงดังกล่าวได้อย่างเหมาะสมอาจทำให้ความเสี่ยงบางประการสะสมอยู่ในระบบโดยไม่ถูกตรวจพบ (Zulfakar et al., 2014)

5. ปัญหาการควบคุมพื้นที่จุดเปลี่ยนถ่ายในทางปฏิบัติ

พื้นที่จุดเปลี่ยนถ่ายเป็นจุดที่สะท้อนปัญหาในระดับการปฏิบัติได้อย่างชัดเจน เนื่องจากเป็นพื้นที่ใช้ร่วมกับผู้ประกอบการหลายราย และบางส่วนอยู่นอกขอบเขตการควบคุมของผู้ประกอบการฮาลาลโดยตรง (Tieman et al., 2012)

แม้จะมีข้อกำหนดในระดับระบบ แต่ในทางปฏิบัติ การควบคุมกิจกรรมทั้งหมดในพื้นที่ดังกล่าวยังเป็นเรื่องที่ท้าทาย และต้องอาศัยความร่วมมือจากหลายฝ่าย

โดยสรุป ปัญหาในการตรวจรับรองและการควบคุมฮาลาลโลจิสติกส์ของประเทศไทยสะท้อนให้เห็นว่า ประเทศไทยยังไม่มีระบบ มาตรฐาน และกลไกการตรวจรับรองฮาลาลโลจิสติกส์เฉพาะด้านที่ชัดเจน โดยกิจกรรมด้านโลจิสติกส์ยังคงถูกกำกับภายใต้มาตรฐานฮาลาลหลัก ในลักษณะของการบูรณาการร่วมกับกระบวนการผลิต ซึ่งอาจไม่เพียงพอต่อการรองรับความซับซ้อนของกิจกรรมโลจิสติกส์สมัยใหม่ ทั้งในด้านการจัดเก็บ การขนส่ง และการจัดการจุดเปลี่ยนถ่ายสินค้า

สถานการณ์ดังกล่าวส่งผลให้การตีความข้อกำหนด การตรวจรับรอง และการควบคุมในทางปฏิบัติยังขาดความเป็นเอกภาพและประสิทธิภาพในระดับระบบ ดังนั้น การพัฒนามาตรฐานและกลไกกำกับดูแลฮาลาลโลจิสติกส์เฉพาะด้าน ที่สามารถแยกออกจากมาตรฐานฮาลาลหลักอย่างชัดเจน จึงเป็นประเด็นสำคัญที่ควรได้รับการพิจารณา เพื่อให้ระบบฮาลาลของประเทศไทยสามารถรองรับความซับซ้อนของห่วงโซ่อุปทานฮาลาลและสร้างความเชื่อมั่นในระดับสากลได้อย่างมีประสิทธิภาพ

สรุปผลการศึกษา

การพัฒนามาตรฐานฮาลาลโลจิสติกส์ของประเทศไทยมิได้เป็นเพียงประเด็นเชิงเทคนิคของการจัดเก็บหรือการขนส่งสินค้า หากแต่เป็นประเด็นเชิงโครงสร้างที่เกี่ยวข้องโดยตรงกับการกำกับดูแลห่วงโซ่อุปทานฮาลาลในภาพรวม ภายใต้บริบทของระบบฮาลาลไทย โลจิสติกส์ถูกบูรณาการอยู่ภายใต้มาตรฐานฮาลาลหลัก และทำหน้าที่เป็นกลไกสำคัญในการค้ำจุนความเป็นฮาลาลของผลิตภัณฑ์หลังออกจากกระบวนการผลิต (Tieman, 2011; Tieman et al., 2012)

ผลการศึกษาชี้ให้เห็นว่า โครงสร้างมาตรฐานแบบบูรณาการดังกล่าวมีจุดแข็งในด้านความยืดหยุ่นและการปรับใช้กับบริบทที่หลากหลาย อย่างไรก็ตาม โครงสร้างดังกล่าวยังคงมีข้อจำกัดสำคัญด้านความชัดเจนของขอบเขตการกำกับดูแล การตีความข้อกำหนด และประสิทธิภาพของกระบวนการตรวจรับรองและการควบคุม โดยเฉพาะในกิจกรรมโลจิสติกส์ที่มีความซับซ้อนสูง เช่น การขนส่งหลายช่วง การใช้พื้นที่และทรัพยากรร่วม รวมถึงจุดเปลี่ยนถ่ายอย่างคลังกลาง ท่าเรือ และสนามบิน (Talib & Hamid, 2014; Soon et al., 2017)

นอกจากนี้ ผลการศึกษายังสะท้อนให้เห็นว่า ประเทศไทยยังไม่มีมาตรฐานและกลไกการตรวจรับรองฮาลาลโลจิสติกส์เฉพาะด้านที่ชัดเจน โดยกิจกรรมด้านโลจิสติกส์ยังคงถูกกำกับภายใต้มาตรฐานฮาลาลหลักในลักษณะของการบูรณาการร่วมกับกระบวนการผลิต ซึ่งอาจไม่เพียงพอต่อการรองรับความซับซ้อนของระบบโลจิสติกส์สมัยใหม่ในระยะยาว

ข้อเสนอเชิงนโยบาย

จากผลการศึกษา บทความนี้จึงเสนอแนวทางเชิงนโยบายเพื่อพัฒนาระบบมาตรฐานและกลไกการกำกับดูแลฮาลาลโลจิสติกส์ของประเทศไทยให้มีความชัดเจน เป็นระบบ และสอดคล้องกับบริบทโลจิสติกส์สมัยใหม่ ดังนี้

ประการแรก ควรพัฒนากรอบแนวปฏิบัติหรือมาตรฐานฮาลาลโลจิสติกส์เฉพาะด้านที่เชื่อมโยงกับมาตรฐานฮาลาลหลักอย่างเป็นระบบ โดยไม่จำเป็นต้องแยกออกเป็นระบบใหม่ทั้งหมด แต่ควรกำหนดขอบเขตบทบาท และจุดควบคุมของกิจกรรมโลจิสติกส์ให้ชัดเจนมากขึ้น แนวทางดังกล่าวจะช่วยลดความคลุมเครือในการตีความ และสนับสนุนการบังคับใช้ข้อกำหนดอย่างสม่ำเสมอในทางปฏิบัติ (Tieman et al., 2012; Haleem, Khan, & Khan, 2020)

ประการที่สอง ควรยกระดับศักยภาพของผู้ตรวจรับรองด้านฮาลาลโลจิสติกส์ ผ่านการพัฒนาองค์ความรู้เฉพาะด้านโลจิสติกส์และการประเมินความเสี่ยงเชิงกระบวนการ การเสริมสร้างความเข้าใจด้านระบบโลจิสติกส์จะช่วยให้การตรวจรับรองและการตรวจติดตามสามารถสะท้อนสภาพการดำเนินงานจริงได้อย่างรอบด้าน มากกว่าการพึ่งพาการตรวจเอกสารหรือการประเมินเชิงรูปแบบ (Zulfakar, Anuar, & Talib, 2014)

ประการที่สาม ควรปรับแนวคิดการตรวจรับรองจากการตรวจเชิงจุด ไปสู่การควบคุมเชิงระบบและเชิงความเสี่ยง โดยให้ความสำคัญกับกิจกรรมโลจิสติกส์ที่มีความเสี่ยงสูงต่อการสูญเสียสถานะฮาลาล เช่น การใช้ทรัพยากรร่วม การเปลี่ยนผู้ให้บริการ และการจัดการจุดเปลี่ยนถ่าย แนวทางดังกล่าวจะช่วยเพิ่มประสิทธิภาพของการควบคุมฮาลาลโลจิสติกส์ในสภาพแวดล้อมที่มีการเปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็ว (Soon et al., 2017; Haleem et al., 2020)

ประการที่สี่ ควรส่งเสริมการประสานงานเชิงนโยบายระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง โดยเฉพาะในบริบทของพื้นที่ใช้ร่วม เช่น คลังกลาง ท่าเรือ และสนามบิน การกำหนดบทบาทและความรับผิดชอบที่ชัดเจนระหว่างหน่วยงานด้านฮาลาล หน่วยงานด้านโลจิสติกส์ และหน่วยงานกำกับดูแลอื่น ๆ จะช่วยลดช่องว่างในการควบคุมและเพิ่มความต่อเนื่องของระบบฮาลาลตลอดห่วงโซ่อุปทาน (Talib & Hamid, 2014)

โดยสรุป การพัฒนามาตรฐานฮาลาลโลจิสติกส์ของประเทศไทยจำเป็นต้องขยับจากการกำกับดูแลเชิงหลักการไปสู่การกำกับดูแลเชิงระบบที่ให้ความสำคัญกับลักษณะเฉพาะของกิจกรรมโลจิสติกส์มากขึ้น การยกระดับโครงสร้างมาตรฐาน กระบวนการตรวจรับรอง และกลไกการควบคุมอย่างสอดคล้องกัน ไม่เพียงช่วยเสริมสร้างความน่าเชื่อถือของระบบฮาลาลไทยในประเทศเท่านั้น หากแต่ยังเป็นปัจจัยสำคัญต่อความสามารถในการแข่งขันของห่วงโซ่อุปทานฮาลาลของประเทศไทยในบริบทการค้าระหว่างประเทศในระยะยาว

References

Ab Talib, M. S., Zailani, S., & Zulfakar, M. H. (2015). Halal supply chain critical success factors. **Journal of Islamic Marketing**, 6(1), 44-71.

Ahmad, N., & Shariff, S. M. (2016). Supply chain management: Sertu cleansing for halal logistics integrity. **Procedia Economics and Finance**, 37, 418-425.

Boontham, Y. (2015). **Halal logistics: Food products** [Master's thesis, Thammasat University] (In Thai)

Department of Standards Malaysia. (2019). MS 2400-2:2019 halal supply chain management system – Part 2: Warehousing – General requirements.

Haleem, A., Khan, M. I., & Khan, S. (2020). Halal supply chain management: A literature review. **Journal of Cleaner Production**, 273, 122851.

Masudin, I., Fernanda, F. W., & Widayat, W. (2018). Halal logistics performance and customer loyalty: From the literature review to a conceptual framework. **International Journal of Technology**, 9(5), 1072–1084.

Nami, M., Chusanuk, A., Chusanuk, C., & Charoenpornpanichkul, K. (2017). Influence of logistics management on logistics performance of Thai halal food industry. **Panyapiwat Journal**, 9(Special Issue), 43–53.

Soon, J. M., Chandia, M., & Regenstein, J. M. (2017). Halal integrity in the food supply chain. **British Food Journal**, 119(1), 39-51.

Sorat, T. (2006). **Transport logistics HUB: When Thailand aspires to become the logistics hub of the Indochina region and Southern China**. Bangkok: V-Serve Logistics. (In Thai)

Talib, M. S. A., & Hamid, A. B. A. (2014). Halal logistics in Malaysia: A SWOT analysis. **Journal of Islamic Marketing**, 5(3), 322–343.

Talib, M. S. A., Hamid, A. B. A., & Zulfakar, M. H. (2015). Halal supply chain critical success factors. **Journal of Islamic Marketing**, 6(1), 44–71.

The Central Islamic Council of Thailand. (2017). **Thailand halal standards** (THS 1438 Series). The Central Islamic Council of Thailand.

The Central Islamic Council of Thailand. (2019). **Guidelines for halal certification and surveillance audit**. The Office of the Central Islamic Council of Thailand.

The Central Islamic Council of Thailand. (2020). **Thailand's halal certification system and standards**. The Office of the Central Islamic Council of Thailand. https://www.halal.or.th

The Central Islamic Council of Thailand. (2025). **Halal certification standards manual**. The Office of the Central Islamic Council of Thailand.

Tieman, M. (2011). The application of halal principles in supply chain management. **Journal of Islamic Marketing**, 2(1), 63–72.

Tieman, M., van der Vorst, J. G. A. J., & Ghazali, M. C. (2012). Principles in halal supply chain management. **Journal of Islamic Marketing**, 3(3), 217–243.

Zulfakar, M. H., Anuar, M. M., & Talib, M. S. A. (2014). Conceptual framework on halal food supply chain integrity. ***Journal of Islamic Marketing***, 5(3), 386–404.