จดหมายข่าว : NEWSLETTER

กองยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์

สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

Cross-border Logistics

Cross-border Logistics
โลจิสติกส์ข้ามพรมแดน

การเตรียมความพร้อมรองรับการเปิดให้บริการเส้นทางรถไฟ
สายสาธารณรัฐประชาชนจีน
และสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว

LOGISTICS SNAPSHOT 2020
รายงานโลจิสติกส์ของประเทศไทยประจำปี 2563

อันดับความสามารถในการแข่งขันของประเทศ (IMD)
ประจำปี 2564

ปีที่ 4 ฉบับที่ 3 เดือนกันยายน-ธันวาคม 2564
Vol.4 No.3 September-December 2021

บทบรรณาธิการ

ปัจจุบันการค้าขายแลกเปลี่ยนสินค้าระหว่างกันเสมือนหนึ่งเป็นโลกที่ไร้พรมแดน ส่งผลให้เกิดการเคลื่อนย้ายสินค้าระหว่างประเทศทั้งที่มีชายแดนติดกันรวมถึงต่อเนื่องไปสู่ประเทศอื่น ๆ โดยกิจกรรมโลจิสติกส์ข้ามพรมแดน (Cross-border Logistics) มีบทบาทสำคัญต่อระบบเศรษฐกิจของประเทศต่างๆ ทำให้หน่วยงานทั้งในระดับประเทศและระดับภูมิภาคต่างให้ความสำคัญต่อการเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งสินค้าข้ามพรมแดนอย่างต่อเนื่อง อาทิ การปรับปรุงรูปแบบการขนย้ายสินค้าและการปรับปรุงกฎระเบียบเพื่อการอำนวยความสะดวก ณ ด่านพรมแดน รวมถึงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อเคลื่อนย้ายสินค้าระหว่างประเทศ

ดังนั้น กองยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ (กลจ.) ได้จัดทำจดหมายข่าว กลจ. ฉบับนี้ เพื่อนำเสนอบทความและข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาประสิทธิภาพโลจิสติกส์ข้ามพรมแดน รวมถึงการเตรียมความพร้อมของไทยในการรองรับการเปิดให้บริการโครงการรถไฟจีน-ลาวที่จะเปิดให้บริการในปลายปี 2564 นอกจากนี้ ยังมีข่าวสารโลจิสติกส์ ข่าวสารบ้าน กลจ. สถิติด้านโลจิสติกส์ไทย รวมถึงเกร็ดความรู้เกี่ยวกับต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยประจำปี 2563 และผลการจัดอันดับความสามารถในการแข่งขันของประเทศ โดย IMD ประจำปี 2564 ทั้งนี้ คณะผู้เขียนหวังเป็นอย่างยิ่งว่าจดหมายข่าว กลจ. จะเป็นประโยชน์ ต่อผู้อ่านและพร้อมรับฟังข้อคิดเห็นเพื่อใช้ประกอบการปรับปรุงจดหมายข่าวให้ดียิ่งขึ้นต่อไป

จดหมายข่าว
กองยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์
ปีที่ 4 ฉบับที่ 3 เดือนกันยายน-ธันวาคม 2564

จดหมายข่าวกองยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ (กลจ.) เป็นเอกสารสื่อสารความรู้และพัฒนาการด้านการขนส่งและโลจิสติกส์ รวมทั้งผลการดำเนินการของกองยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ ทั้งนี้ เนื้อหาในจดหมายข่าวเป็นเพียงข้อคิดเห็นของผู้เขียนเท่านั้น ท่านที่ประสงค์จะส่งบทความ หรือเสนอข้อคิดเห็นโปรดติดต่อ

กองยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์
สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

962 ถนนกรุงเกษม แขวงวัดโสมนัส
เขตป้อมปราบศัตรูพ่าย กรุงเทพฯ 10100
หรือ ส่งอีเมล์มาที่ logistic@nesdc.go.th
เว็บไซต์ http://bit.ly/LSO-NESDC

ที่ปรึกษา
ดนุชา พิชยนันท์
ธิดา พัทธธรรม
สุนทราลักษณ์ เพ็ชรกูล

คณะผู้จัดทำ
กองยุทธศาสตร์
การพัฒนาระบบโลจิสติกส์

สารบัญ

04 Cross-border Logistics
โลจิสติกส์ข้ามพรมแดน

09 การเตรียมความพร้อมรองรับการเปิด
ให้บริการเส้นทางรถไฟสายสาธารณรัฐประชาชนจีน
และสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว

13 ข่าวสารโลจิสติกส์

14 ข่าวสารบ้าน กลจ.
สถิติด้านโลจิสติกส์ไทย

15 LOGISTICS SNAPSHOT 2020
รายงานโลจิสติกส์ของประเทศไทยประจำปี 2563

16 อันดับความสามารถในการแข่งขัน
ของประเทศ (IMD) ประจำปี 2564

Cross-border Logistics
โลจิสติกส์ข้ามพรมแดน

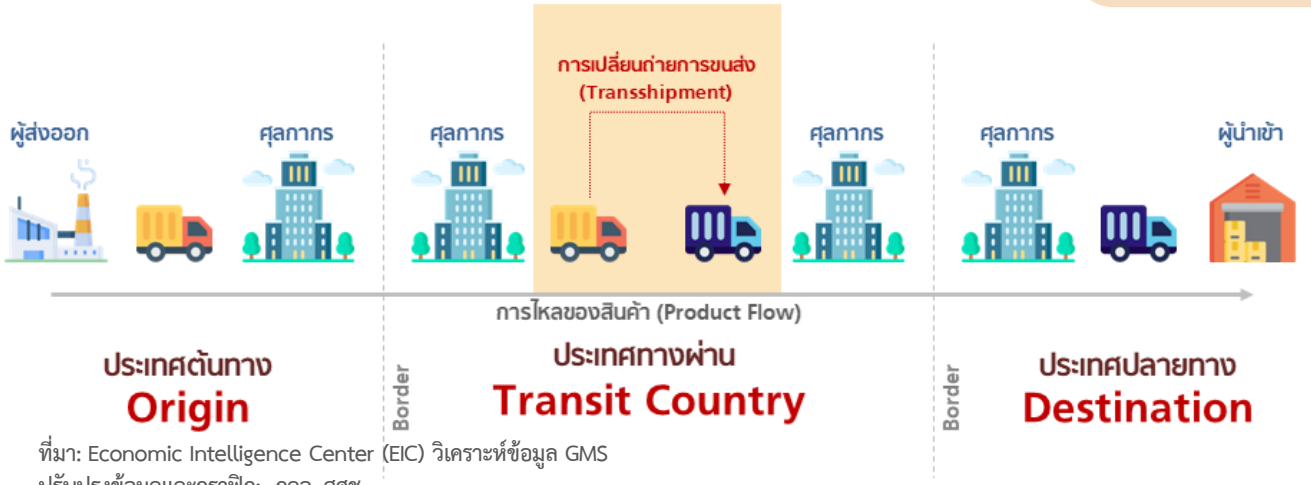
โลจิสติกส์ข้ามพรมแดน หรือ Cross-border Logistics เป็นการขนส่งเคลื่อนย้ายสินค้าระหว่างรัฐที่มีชายแดนติดกันหรือผ่านไปยังประเทศที่สามหรือไปยังภูมิภาคอื่น ซึ่งเป็นรูปแบบการจัดการหนึ่งใน**โมเดลโซ่อุปทานโลก (Global Supply Chain Model: GSCM)** โดยที่การจัดการโลจิสติกส์ข้ามพรมแดนให้ความสำคัญกับการจัดการกิจกรรมโลจิสติกส์ระหว่างพรมแดนในลักษณะ International Door-to-Door Services บนพื้นฐานของการเคลื่อนที่ของสินค้า (Product Flow) การเคลื่อนที่ของข้อมูล (Information Flow) และการเคลื่อนไหวของธุรกรรมทางการเงิน (Finances Flow)

อย่างไรก็ดี ภายใต้กระแสโลกาภิวัตน์ซึ่งคาดการณ์ว่าเส้นพรมแดนและอำนาจรัฐจะถูดลดทอนลง แต่ในความเป็นจริงแล้วเส้นพรมแดนยังคงมีความสำคัญ และรัฐต่าง ๆ ต้องการให้กิจกรรมทางเศรษฐกิจยังคงดำเนินต่อไปได้ จึงบูรณาการกิจกรรมทางเศรษฐกิจร่วมกันเพื่อลดอุปสรรคการค้าตามแนวเส้นพรมแดน อาทิ การจัดทำข้อตกลงทางการค้าและพิธีการทางศุลกากร ตัวอย่างเช่นในยุโรปและอเมริกาเหนือ ที่ข้อตกลงลักษณะดังกล่าวทำให้การขนส่งสินค้าข้ามพรมแดนยังคงมีอยู่และเพิ่มขึ้นอย่างมาก และเมื่อสินค้าเข้ามาอยู่ในพื้นที่หลังเส้นพรมแดนก็จะถูกนำเข้าสู่กระบวนการกระจายสินค้าต่อไป (Jean-Paul Rodrigue, 2020) ดังนั้น รัฐจึงมีหน้าที่อำนวยความสะดวกเพื่อผลประโยชน์ที่จะเกิดขึ้นทั้งแก่รัฐและผู้บริโภคโดยรวม

บทความนี้จึงมุ่งเน้นการนำเสนอในประเด็นของการพัฒนาโลจิสติกส์ข้ามพรมแดน ซึ่งสอดคล้องตามยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ 3 (พ.ศ.2560-2565) ที่ได้ให้ความสำคัญในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อเชื่อมโยงอนุภูมิภาคและเป็นประตูการค้า โดยสนับสนุนการปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งสู่การขนส่งที่มีประสิทธิภาพ เพื่อลดต้นทุนการขนส่งและเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการขนส่งจากต้นทางถึงปลายทาง

การพัฒนาประสิทธิภาพการขนส่งข้ามพรมแดน (Cross-border transportation)

ปัจจุบันการขนส่งข้ามพรมแดนมีแนวโน้มที่จะใช้การขนส่งทางถนนและรถไฟเป็นหลัก ในขณะที่การขนส่งทางถนนจะมีบทบาทในการขนส่ง "ไมล์แรกและไมล์สุดท้าย" เพื่อการกระจายสินค้า เมื่อการค้าในปัจจุบันต้องการความรวดเร็วและความน่าเชื่อถือมากขึ้นกว่าเดิม จึงจำเป็นต้องพึ่งพาระบบการจัดส่งแบบทันเวลา (Just-in-time Delivery Systems) บนพื้นฐานของการแลกเปลี่ยนข้อมูลที่มีปริมาณและคุณภาพสูงขึ้น เพื่อเป็นประโยชน์ต่อการพัฒนาการขนส่งและการให้บริการ



ที่มา: Economic Intelligence Center (EIC) วิเคราะห์ข้อมูล GMS
ปรับปรุงข้อมูลและกราฟิก: กลจ. สศช.

รูปแบบการขนส่งข้ามพรมแดนที่มีประสิทธิภาพ (Efficient Cross-border Transport Models)

แบ่งออกเป็นรูปแบบที่สำคัญ 2 รูปแบบ ได้แก่

1 การขนส่งข้ามพรมแดนด้วยระบบขนส่งทางถนน

รายงานการศึกษารูปแบบการขนส่งข้ามพรมแดนที่มีประสิทธิภาพโดย UNESCAP ในปี 2015 ซึ่งได้ศึกษาวิธีแก้ปัญหาการขนส่งข้ามพรมแดนในภูมิภาคเอเชีย-แปซิฟิก และนำเสนอแนวทางการปรับปรุงและลดต้นทุนการดำเนินงาน รวมถึงการลดระยะเวลาที่ใช้ ณ บริเวณพรมแดน โดยพัฒนาแบบจำลองการขนส่งข้ามพรมแดนที่มีประสิทธิภาพที่ไม่กระทบต่อข้อตกลงการอำนวยความสะดวกระหว่างประเทศ เพื่อนำเสนอวิธีการพัฒนาการค้าและการขนส่งที่สามารถลดอุปสรรคที่ไม่ใช่อุปสรรคทางกายภาพ (Non-physical Barriers) **โดยแบ่งลักษณะการขนส่งเป็น 4 รูปแบบ ได้แก่ (1) การสลับรถพ่วง (Trailer Swap) (2) การสลับตู้คอนเทนเนอร์ (Container Swap) (3) การขนย้ายด้วยวิธี Manual Transloading และ (4) การขนส่งที่ไม่มีการเปลี่ยนถ่าย (No Transloading)**

โดยได้เปรียบเทียบการจัดการการขนส่งสินค้า 4 ด้าน ได้แก่

1) **ความยาก (Difficulty)** ที่เกิดจากเงื่อนไขในกระบวนการขนส่งระหว่างประเทศ อาทิ ใบอนุญาตในการขนส่งทางถนนและสิทธิการจราจร วีซ่าสำหรับคนขับรถบรรทุก การเก็บค่าธรรมเนียมโดยหน่วยงานท้องถิ่นในกรณีเป็นการวิ่งรถเข้าไปยังอีกประเทศเป็นการชั่วคราว การทำประกันภัยสำหรับยานพาหนะเพื่อให้ความคุ้มครองครอบคลุมการขนส่งในแต่ละประเทศ การดำเนินการเพื่อให้เป็นไปมาตรฐานด้านน้ำหนักและขนาดของรถ รวมถึงข้อจำกัดของพวงมาลัยรถยนต์ด้านซ้ายขวาที่ต่างกัน

2) **ต้นทุน (Cost)** ที่เกิดขึ้นภายใต้การขนส่งในรูปแบบต่าง ๆ ซึ่งแตกต่างกันตามความยาก (Difficulty) และเวลาที่ต้องใช้ในการขนส่ง ทั้งนี้ การประหยัดเวลาในการขนส่งโดยส่วนใหญ่แล้วจะก่อให้เกิดต้นทุนจำนวนหนึ่ง

3) **ประสิทธิภาพ (Efficiency)** พิจารณาจากความรวดเร็วในการดำเนินการและการประหยัดค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นในการขนส่ง ซึ่งมีผลกระทบโดยตรงต่อต้นทุนและกำไรของผู้ประกอบการขนส่ง

4) **ความน่าเชื่อถือ (Reliability)** พิจารณาจากประสิทธิภาพในการส่งมอบสินค้าที่รวดเร็ว ตรงเวลา และมีคุณภาพ

จากการศึกษาพบว่า

การขนย้ายด้วยวิธี Manual Transloading

เป็นทางเลือกการขนส่งที่มีต้นทุนและความยากน้อยที่สุด เนื่องจากมีขั้นตอนการเปลี่ยนถ่ายสินค้าที่ง่ายและมีเงื่อนไขในการดำเนินการน้อยที่สุด จึงเป็นวิธีการขนส่งสินค้าที่เป็นที่นิยมในภูมิภาค อย่างไรก็ดี การเปลี่ยนถ่ายสินค้าด้วยวิธี Manual Transloading กลับเป็นวิธีที่มีประสิทธิภาพและความน่าเชื่อถือต่ำที่สุด ในแง่ของแนวโน้มการใช้ระยะเวลาการขนส่งนานที่สุด

การขนส่งที่ไม่มีการเปลี่ยนถ่าย (No Transloading)

เป็นทางเลือกการขนส่งที่มีประสิทธิภาพและความน่าเชื่อถือสูง เนื่องจากไม่มีการเปลี่ยนถ่ายสินค้า ทำให้ใช้ระยะเวลาน้อยที่สุด และมีความเสี่ยงที่สินค้าจะเสียหายอยู่ในระดับต่ำ อย่างไรก็ดี การขนส่งที่ไม่มีการเปลี่ยนถ่ายจะมีต้นทุนและความยากในการขนส่งมากที่สุด เนื่องจากต้องดำเนินการตามจากเงื่อนไขในกระบวนการขนส่งระหว่างประเทศ ซึ่งรายงานการศึกษาฯ ได้เสนอให้มีการแก้ไขประเด็นเงื่อนไขต่าง ๆ เพื่อให้การขนส่งลักษณะนี้มีความคล่องตัวของการไหลของสินค้ามากขึ้น

การขนส่งโดยการสลับรถพ่วง (Trailer Swap) และการสลับตู้คอนเทนเนอร์ (Container Swap)

มีความแตกต่างไม่มากในแง่ต้นทุนและความยากในการขนส่ง โดยการสลับรถพ่วงทำได้ง่ายกว่าเล็กน้อยแต่มีต้นทุนที่สูงขึ้น ในขณะที่การสลับตู้คอนเทนเนอร์ต้องใช้เครนในการเคลื่อนย้ายตู้คอนเทนเนอร์จากรถพ่วงคันหนึ่งไปยังอีกคันหนึ่ง จึงทำให้มีข้อจำกัดของจำนวนเครนและลำดับก่อนหลังในการเข้าใช้งานเครนเพื่อการขนย้าย

ทั้งนี้ การจัดอันดับความน่าเชื่อถือซึ่งประเมินจากความเสี่ยงที่จะเกิดความล่าช้าในการส่งมอบสินค้า พบว่า การสลับรถพ่วง (Trailer Swap) และการขนส่งที่ไม่มีการเปลี่ยนถ่าย (No Transloading) มีความน่าเชื่อถือสูงที่สุด เนื่องจากไม่มีการเคลื่อนย้ายตู้คอนเทนเนอร์ทำให้ลดความเสี่ยงที่จะเกิดความล่าช้า ในขณะที่การสลับตู้คอนเทนเนอร์ (Container Swap) และการขนถ่ายด้วยวิธี Manual Transloading อยู่ในอันดับที่ 2 และ 3 ตามลำดับ เนื่องจากต้องใช้อุปกรณ์และแรงงานในการดำเนินการ

การจัดลำดับความน่าเชื่อถือในรูปแบบการขนส่งข้ามพรมแดนโดยรถบรรทุก

โครงการนำร่องระบบโลจิสติกส์สำหรับการค้าชายแดนที่ด่านแม่สอด–เมียวดี โดยกระทรวงคมนาคมและการสื่อสารแห่งเมียนมา (Ministry of Transport and Communications, Myanmar) และสมาคมผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศแห่งเมียนมา (Myanmar International Freight Forwarders Association: MIFFA) ได้ทำการศึกษาโดยใช้ **การขนส่งสินค้าด้วยวิธีสลับรถกึ่งพ่วง (Semi-trailer swapping)** พบว่ามีข้อได้เปรียบมากกว่าการขนถ่ายด้วยวิธี Manual Transloading กล่าวคือ สามารถลดระยะเวลาการขนส่งสินค้าจาก อ.พนมสารคาม จ.ฉะเชิงเทรา ไปยังเขตเศรษฐกิจพิเศษติลาวา (Thilawa Special Economic Zone: Thilawa SEZ) จากปกติที่ใช้เวลาประมาณ 4-5 วัน เหลือเพียง

เกร็ดความรู้

รถพ่วง (Trailer) คือ รถที่ไม่มีเครื่องยนต์สำหรับใช้ในการขับเคลื่อนตัวเอง ไม่สามารถเคลื่อนที่ได้เอง ต้องมีแรงภายนอกมาลากจูง อาทิ รถหัวลาก (Tractor) รถบรรทุก (Truck) โดยรถพ่วงเป็นที่นิยมอย่างกว้างขวาง เนื่องจากสามารถรับการบรรทุกน้ำหนักได้มากกว่ารถบรรทุกตอนเดียว โดยสามารถจำแนกออกเป็น 2 ลักษณะ ได้แก่

รถพ่วง (Full Trailer)

น้ำหนักของรถพ่วงรวมน้ำหนักบรรทุกบนรถพ่วงทั้งหมดลงบนเพลาของตัวเองโดยสมบูรณ์

รถกึ่งพ่วง (semi-Trailer)

น้ำหนักของรถกึ่งพ่วงรวมน้ำหนักบรรทุกบนรถกึ่งพ่วงทั้งหมดลงบนเพลาของตัวเองครึ่งหนึ่งและลงบนรถลากจูงอีกครึ่งหนึ่ง

ที่มา: กรมการขนส่งทางบก

2 วันครึ่ง รวมทั้งสามารถลดความเสี่ยงต่างๆ ที่อาจเกิดขึ้นจากการขนส่งด้วยวิธี Manual Transloading อาทิ สินค้าเสียหายหรือสูญหาย คนงานบาดเจ็บ นอกจากนี้ ยังส่งผลดีต่อการขนส่งสินค้าที่จำเป็นต้องมีการควบคุมอุณหภูมิเพื่อรักษาคุณภาพของสินค้า

สำหรับเหตุผลเชิงเศรษฐกิจ (Economic Rationality) การใช้รถกึ่งพ่วง (Semi-trailer) ช่วยลดต้นทุนต่อตันกิโลเมตร เนื่องจากรถมีความจุเพิ่มขึ้นและมีค่าใช้จ่ายในการเดินรถต่ำลง เมื่อเปรียบเทียบกับรถบรรทุก 12 ล้อ และในการขนส่งข้ามพรมแดนสามารถเปลี่ยนรถกึ่งพ่วงได้ภายใน 10 นาที และไม่ต้องรอคิวในการขนถ่ายตู้คอนเทนเนอร์หรือใช้แรงงานคนเพื่อทำการขนถ่ายสินค้า ทำให้ลดค่าใช้จ่ายและความเสี่ยงจากการถูกขโมยและความเสียหายของสินค้าระหว่างขนถ่าย

2 การขนส่งข้ามพรมแดนด้วยระบบขนส่งทางราง

การเจรจาหรือการจัดทำข้อตกลงระหว่างประเทศเป็นวิธีหนึ่งในการขจัดอุปสรรคที่ไม่ใช่อุปสรรคทางกายภาพในการขนส่งข้ามพรมแดน แต่เป็นกระบวนการที่ต้องอาศัยระยะเวลา ทำให้ไม่สามารถตอบสนองต่อการอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าข้ามพรมแดนทางรางที่มีปริมาณสูงขึ้นได้อย่างรวดเร็ว ดังนั้น จำเป็นต้องแก้ไขปัญหาในทางปฏิบัติเพื่อขจัดอุปสรรคการขนส่งข้ามพรมแดนในเบื้องต้น ได้แก่

• **กรณีสองประเทศมีขนาดความกว้างของระบบรางเท่ากัน** สามารถเคลื่อนย้ายสินค้าได้โดยการเปลี่ยนหัวรถจักร

• **กรณีที่สองประเทศมีขนาดความกว้างของระบบรางไม่เท่ากัน (Break-of-gauge)** ซึ่งเป็นอุปสรรคต่อการไหลลื่นของการขนส่งสินค้าเนื่องจากรถไฟจะต้องหยุดที่ชายแดนเพื่อขนย้ายสินค้า นอกเหนือจากที่รถไฟจะต้องหยุดเพื่อดำเนินการตามข้อกำหนดโดยปกติ เช่น การตรวจสอบความปลอดภัย ทำให้มีการเสนอวิธีแก้ปัญหาหลากหลายวิธี ได้แก่

1) การแก้ปัญหาด้านโครงสร้างพื้นฐาน ได้แก่

1.1 มาตรฐานรถไฟทางเดี่ยว (Single Track Standard) โดยปรับเปลี่ยนให้เป็นระบบรางที่มีความกว้างเท่ากัน

1.2 รถไฟรางคู่ (Dual Track) หรือทางรถไฟที่มีระบบรางผสมกัน โดยการพัฒนาระบบรางที่แตกต่างกันบนพื้นฐานของระบบรางเดี่ยว ด้วยการสอดรางที่สาม หรือบางครั้งรางที่สี่ เพื่อให้ได้มาซึ่ง “Composite gauge”

2) การแก้ปัญหาด้านเครื่องจักรหรืออุปกรณ์ต่าง ๆ ได้แก่

2.1 การเปลี่ยนโบกี้ (Bogie Change) โดยการยกตู้สินค้าของรถไฟด้วยชุดแม่แรงจากโบกี้ของรางหนึ่งไปยังโบกี้ของอีกรางหนึ่ง

2.2 ระบบรางที่สามารถปรับเปลี่ยนความกว้าง (Variable Gauge) โดยการลากตู้สินค้าไปตามเส้นทางการเปลี่ยนผ่านรางด้วยความเร็วที่ลดลง ซึ่งระหว่างกระบวนการนั้นระยะห่างระหว่างล้อจะถูกปรับจากขนาดความกว้างรางหนึ่งไปยังอีกขนาดหนึ่ง

3) การแก้ปัญหาด้านการปฏิบัติงาน ได้แก่

การเปลี่ยนถ่ายสินค้า (Transshipment) โดยคนหรือเครื่องกลจากตู้สินค้าของรางหนึ่งไปยังตู้สินค้าของอีกรางหนึ่ง

ทั้งนี้ ในความเป็นจริง **การแก้ปัญหาด้านโครงสร้างพื้นฐาน**มักจะมีข้อจำกัดด้านการประสานงานและเงินลงทุน จึงมีการนำมาใช้แก้ปัญหาขนาดความกว้างของรางที่ไม่เท่ากันภายในประเทศหรือการเคลื่อนย้ายข้ามพรมแดนในระยะทางสั้น ๆ เพื่อดำเนินการเฉพาะกิจ อาทิ การเข้าถึงแหล่งเหมืองแร่หรือโรงงานขนาดใหญ่

ในขณะที่**การแก้ปัญหาด้านเครื่องจักรหรืออุปกรณ์ต่าง ๆ** ทั้งการเปลี่ยนโบกี้ (Bogie Change) หรือการใช้ระบบรางที่สามารถปรับเปลี่ยนความกว้าง (Variable Gauge) มีค่าใช้จ่ายซึ่งขึ้นอยู่กับอุปกรณ์และโครงสร้างพื้นฐานที่จะนำมาใช้งาน โดยการเปลี่ยนโบกี้ (Bogie Change) จำเป็นต้องมีการลงทุน

อุปกรณ์ในพื้นที่บริเวณพรมแดน ในขณะที่การปรับเปลี่ยนความกว้างของราง (Variable Gauge) จำเป็นต้องปรับปรุงยกระดับระบบล้อเลื่อน (Rolling Stock) รวมถึงตัวโบกี้ที่ใช้ในการขนส่ง ซึ่งอาจมีค่าใช้จ่ายสูง ในขณะที่การเปลี่ยนถ่ายสินค้า (Transshipment) จะมีการลงทุนน้อยกว่า

ดังนั้น การที่แต่ละประเทศจะขจัดอุปสรรคการขนส่งสินค้าข้ามพรมแดนจำเป็นต้องพิจารณาถึงความพร้อมด้านต่าง ๆ อาทิ งบประมาณ เส้นทางคมนาคมขนส่งในพื้นที่ รวมถึงนโยบายการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมขนส่งในอนาคต เพื่อให้การขจัดอุปสรรคสามารถแก้ไขปัญหาในปัจจุบันและตอบโจทย์การพัฒนาการขนส่งสินค้าของประเทศในระยะยาว

การพัฒนาการอำนวยความสะดวกในการขนส่งข้ามพรมแดน

นอกเหนือจากการพัฒนาประสิทธิภาพในการเคลื่อนที่ของสินค้าข้างต้นแล้ว จะต้องมีการพัฒนาประสิทธิภาพเพื่อให้การเคลื่อนที่ของข้อมูล และการเคลื่อนไหวของธุรกรรมทางการเงินให้เป็นไปได้โดยสะดวกเช่นกัน โดยศุลกากรและหน่วยงานอื่น ๆ จะต้องดำเนินงานเพื่ออำนวยความสะดวกและลดระยะเวลาการเคลื่อนย้ายสินค้าผ่านด่าน โดยจำเป็นต้องให้ความสำคัญกับการพัฒนาระบบ National Single Window (NSW) ให้สามารถเชื่อมโยงข้อมูลหน่วยงานภาครัฐ

และภาคธุรกิจ ทั้งในระดับ G2G G2B และ B2B อย่างครบวงจร ตลอดจน**การบูรณาการทำงานร่วมกันของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง**ในกระบวนการนำเข้า-ส่งออก เพื่อให้สามารถดำเนินพิธีการข้ามพรมแดนแบบเบ็ดเสร็จ ณ จุดเดียว (Single Stop Inspection: SSI) โดยเฉพาะพิธีการศุลกากร (Customs) การตรวจคนเข้าเมือง (Immigration) และการตรวจกักกันพืชและสัตว์ (Quarantine) หรือ CIQ (Custom Immigration Quarantine) รวมถึง**การพัฒนาเทคโนโลยีของแต่ละหน่วยงานให้มีระดับการพัฒนาที่ใกล้เคียงกัน** เพื่อให้สามารถปฏิบัติงานร่วมกันได้อย่างรวดเร็วและมีประสิทธิภาพ นอกจากนี้ ภาครัฐ

จุดผ่านแดนที่ดีควรเป็นอย่างไร

องค์การว่าด้วยความมั่นคงและความร่วมมือในยุโรป (Organization for Security and Co-operation in Europe: OSCE) ได้นำเสนอแนวปฏิบัติที่ดี (Best-practice) สำหรับการขนส่ง ณ จุดผ่านแดน ที่มุ่งเน้นการเพิ่มประสิทธิภาพและลดความล่าช้า อาทิ การมีสภาพการทำงานที่มีคุณภาพสูงสำหรับเจ้าหน้าที่ การออกแบบและสร้างจุดผ่านแดนที่เอื้อต่อการเคลื่อนย้ายสินค้าได้อย่างรวดเร็ว การมีช่องทางจราจรปกติในการนำเข้า-ส่งออกและช่องทางด่วนสำหรับรถขนสินค้าที่แจ้งล่วงหน้า การมีอาคารและจุดผ่านแดนที่ปลอดภัย รวมถึงมีระบบคอมพิวเตอร์ ระบบสื่อสาร และระบบคลังข้อมูลที่ทันสมัย ตลอดจนการมีระบบ Single Window ที่รองรับการทำงานร่วมกันของหน่วยงานศุลกากร หน่วยงานตรวจคนเข้าเมือง และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องอื่น ๆ

กำหนดนโยบายหรือมาตรการต่าง ๆ เพื่อปรับปรุงประสิทธิภาพการผ่านแดน เช่น การอนุญาตให้ส่งเอกสารด้านศุลกากรได้ล่วงหน้า และเมื่อเอกสารมีความพร้อม ผู้ขนส่งสินค้าสามารถนัดหมายเวลาได้เพื่อดำเนินพิธีการศุลกากร ทำให้ลดระยะเวลา ณ ด่านพรมแดน รวมถึงลดระยะเวลาการขนส่งสินค้าในภาพรวม รวมถึงการบริหารจัดการชายแดนร่วมกัน (Coordinated Border Management: CBM) ซึ่งเป็นการประสานงานระหว่างหน่วยงาน ณ บริเวณชายแดน ทั้งในระดับประเทศและระหว่างประเทศ เพื่อให้การขนส่งสินค้าและการเดินทางมีประสิทธิภาพที่ดีขึ้นภายใต้การบังคับใช้กฎหมายที่เกี่ยวข้อง

ทั้งนี้ เป้าหมายสูงสุดของของการพัฒนาโลจิสติกส์ข้ามพรมแดน คือการขนส่งที่ไม่มีการเปลี่ยนถ่าย จะต้องมีการพัฒนาความตกลงการอำนวยความสะดวกด้านการขนส่งระหว่างประเทศ ตลอดจนสร้างความร่วมมือในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานในระดับภูมิภาคซึ่งจะช่วยลดการลงทุนที่ซ้ำซ้อน เพื่อให้การเคลื่อนที่ของสินค้าเป็นไปด้วยความสะดวกรวดเร็ว มีประสิทธิภาพ และสร้างการเติบโตให้แก่ภูมิภาคร่วมกันอย่างยั่งยืน

การเตรียมความพร้อมรองรับการเปิดให้บริการเส้นทางรถไฟสายสาธารณรัฐประชาชนจีนและสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว

ໂຄງການທາງລົດໄຟຄວາມໄວສູງລາວ-ຈີນ

โครงการรถไฟสายสาธารณรัฐประชาชนจีนและสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว หรือ The China-Laos Railway ช่วงโบเต็น–นครเวียงจันทน์ เป็นความร่วมมือภายใต้ระเบียงเศรษฐกิจจีน-ลาว ที่เป็นจุดเชื่อมโยงสำคัญของยุทธศาสตร์ Belt and Road Initiative ที่จะทำให้โครงข่ายการขนส่งของจีนเชื่อมโยงในภูมิภาคและประเทศยุโรป

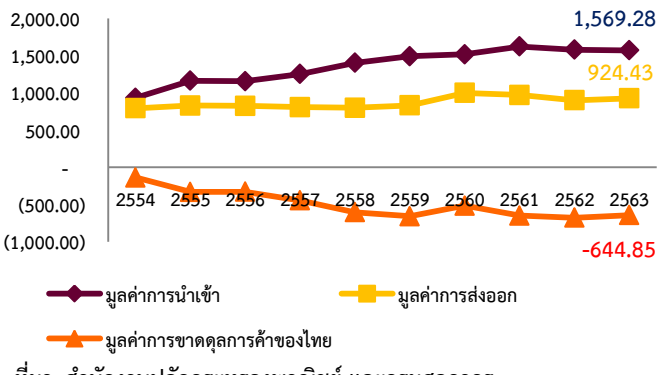
ที่มา: thaipublica.org

ทั้งนี้ การเปิดให้บริการรถไฟสายจีน–ลาว จะส่งผลต่อการขนส่งสินค้าและการเดินทางของผู้โดยสารที่จะเดินทางมาด้วยรถไฟดังกล่าว ประเทศไทยจึงต้องเตรียมความพร้อมในมิติต่าง ๆ

โอกาสการค้าและการลงทุนของไทย

1. มูลค่าการค้าระหว่างไทย-จีน ปี 2563 คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 18.23 ของมูลค่าการค้ารวมของไทย และเมื่อพิจารณามูลค่าการนำเข้า-ส่งออกสินค้าระหว่างไทยกับจีนในช่วง 10 ปี (ปี 2554-2563) จะเห็นว่าจีนเป็นตลาดนำเข้าส่งออกที่สำคัญของไทย โดยเป็นอันดับที่ 2 รองจากสหรัฐอเมริกา และมูลค่าการส่งออกของไทยไปยังจีนยังมีแนวโน้มที่จะขยายตัวและมีมูลค่าเพิ่มสูงขึ้น ประกอบกับเศรษฐกิจจีนมีการขยายตัวอย่างมีนัยสำคัญต่อตลาดโลกและภูมิภาค ซึ่งจะเป็นโอกาสทางการค้าและการลงทุนระหว่างประเทศของไทยกับจีนและคู่ค้าในภูมิภาค

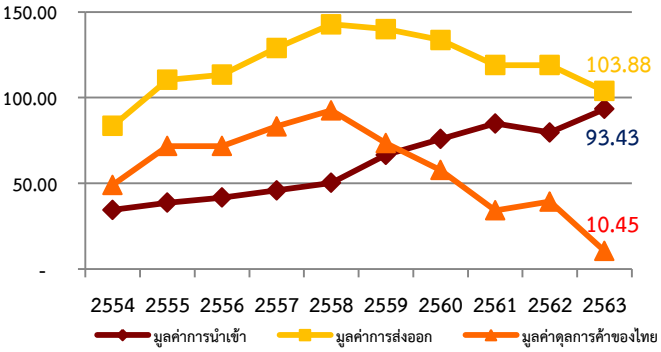
แนวโน้มการนำเข้า-ส่งออกสินค้าระหว่างประเทศไทยกับประเทศจีน ปี 2554-2563 (หน่วย: พันล้านบาท)



ที่มา: สำนักงานปลัดกระทรวงพาณิชย์ และกรมศุลกากร

2. มูลค่าการค้าระหว่างไทย- สปป.ลาว ในปี 2563 มีมูลค่าการค้ารวม 197.31 พันล้านบาท ซึ่งไทยได้ดุลการค้าคิดเป็นมูลค่า 10.45 พันล้านบาท และเมื่อพิจารณามูลค่าการนำเข้า-ส่งออกสินค้าระหว่างไทยกับ สปป.ลาว ในช่วง 10 ปี (ปี 2554-2563) พบว่ามีการขยายตัวอย่างต่อเนื่อง โดยมีมูลค่าการค้ารวมเติบโตเฉลี่ยร้อยละ 8.49 ต่อปี โดยไทยได้ดุลการค้าเฉลี่ย 58.35 พันล้านบาท/ปี ทั้งนี้ สปป.ลาว ยังมีขีดความสามารถด้านทรัพยากรธรรมชาติที่มีคุณค่าและเป็นแหล่งพลังงานสำคัญในภูมิภาค และอยู่ระหว่างการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคม รวมถึงโครงการรถไฟสายจีน-ลาว จะทำให้ สปป.ลาว เป็นจุดยุทธศาสตร์สำคัญในการเชื่อมโยงโครงข่ายของประเทศไทยและจีน

แนวโน้มการนำเข้า-ส่งออกสินค้าระหว่างประเทศไทยกับ สปป.ลาว ปี 2554-2563 (หน่วย: พันล้านบาท)



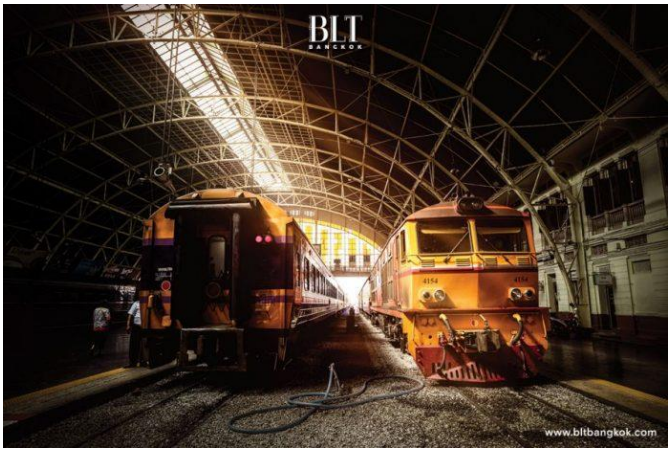
ที่มา: สำนักงานปลัดกระทรวงพาณิชย์ และกรมศุลกากร

ดังนั้น จึงคาดการณ์ได้ว่า โครงการรถไฟความเร็วสูงจีน-ลาว จะเพิ่มโอกาสทางเศรษฐกิจและการขยายการลงทุนที่ก่อให้เกิดการพัฒนาเชิงพื้นที่และคุณภาพชีวิตของประชาชน โดยจะช่วยส่งเสริมการค้า การท่องเที่ยว และการลงทุน โดยคาดว่าผู้ประกอบการจีนจะเข้ามาประกอบธุรกิจในไทยเพิ่มขึ้น และจะทำให้การนำเข้า-ส่งออก ของทั้ง 3 ประเทศ ขยายตัวเพิ่มมากขึ้น รวมทั้งช่วยสร้างกิจกรรมทางเศรษฐกิจและสังคมที่เชื่อมโยงภายในประเทศและต่างประเทศกับชุมชนและท้องถิ่น ดังนั้นจึงจำเป็นต้องเตรียมความพร้อมอำนวยความสะดวกในการให้บริการนักท่องเที่ยวและนักลงทุนจากจีนที่จะเพิ่มมากขึ้นไปพร้อมกันด้วย

การพัฒนาระบบรางของประเทศไทย

นโยบายการขนส่งทางรางของประเทศไทย

ภายใต้แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ ประเด็นโครงสร้างพื้นฐาน ระบบโลจิสติกส์ และดิจิทัล และแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ 3 (พ.ศ.2560-2565) มีวัตถุประสงค์เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการใช้พลังงาน ลดต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศ โดยกำหนดแนวนโยบายการพัฒนาและปรับปรุงโครงข่ายรถไฟขนาดทาง 1 เมตร ให้เป็นโครงข่ายหลักในการขนส่งสินค้าของประเทศ รวมทั้งก่อสร้างและพัฒนาเป็นทางคู่ครอบคลุมทั้งประเทศ พร้อมเชื่อมโยงการขนส่งสินค้าระบบรถไฟสายรอง (Feeder Line) และประเทศในภูมิภาค สำหรับทางขนาด 1.435 เมตร ที่กำลังพัฒนาในโครงการรถไฟไทย-จีน เป็นระบบรถไฟความเร็วสูงมุ่งเน้นการเชื่อมต่อโครงข่ายการเดินทางของผู้โดยสารระหว่างเมืองหลักให้มีความสะดวกรวดเร็ว ปลอดภัยเพิ่มมากขึ้น โดยมีการดำเนินการในช่วงที่ผ่านมา ดังนี้

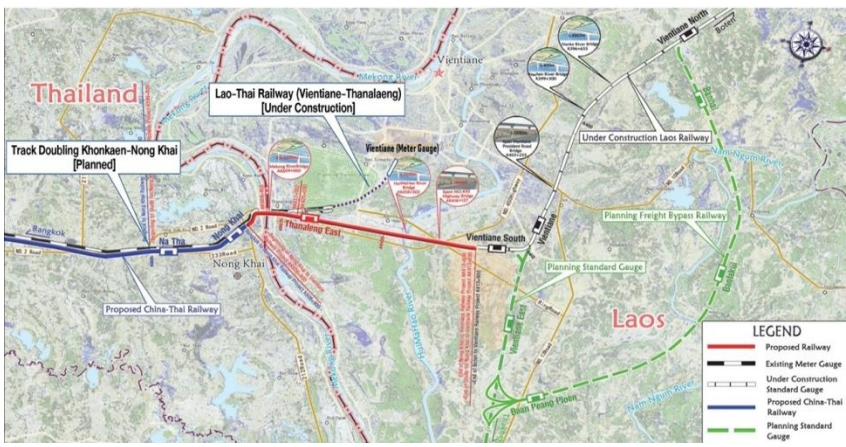


1. ระบบรถไฟขนาดความกว้างทาง 1 เมตร (Meter Gauge) ได้มีการพัฒนาก่อสร้างทางคู่ทั่วประเทศ โดยกำหนดแผนการดำเนินงานเป็น 2 ระยะ ซึ่งปัจจุบันอยู่ระหว่างการดำเนินโครงการระยะที่ 1 สามารถเปิดให้บริการทางคู่จำนวน 2 เส้นทาง ได้แก่ ช่วงฉะเชิงเทรา-แก่งคอย-คลองสิบเก้า และช่วงจิระ-ขอนแก่น สำหรับการดำเนินการในระยะที่ 2 มีโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ช่วงขอนแก่น-หนองคาย ได้ถูกพิจารณาให้เป็นช่วงที่มีความสำคัญสูง เนื่องจากเป็นเส้นทางที่มีความเชื่อมโยงกับโครงข่ายทางรถไฟระหว่างประเทศ

2. ระบบรถไฟขนาดทางมาตรฐาน 1.435 เมตร (Standard Gauge) อยู่ระหว่างดำเนินโครงการรถไฟความเร็วสูงไทย-จีน ระยะที่ 1 ช่วงกรุงเทพฯ-นครราชสีมา ระยะทางรวม 253 กม. โดยคาดว่าจะเปิดบริการได้ในปี 2569 ในขณะที่ช่วงนครราชสีมา-หนองคาย อยู่ระหว่างการพิจารณาความเหมาะสมเพื่อพัฒนาต่อไป ทั้งนี้ รถไฟความเร็วสูงไทย-จีน ได้ออกแบบรองรับขบวนรถโดยสารที่ความเร็วสูงสุด 250 กม./ชม. ในขณะที่รถไฟความเร็วสูงจีน-ลาว ได้ออกแบบรองรับการขนส่งตู้สินค้าและขบวนรถโดยสารที่ความเร็วปานกลาง เฉลี่ย 120-160 กม./ชม.

การเตรียมความพร้อมโครงข่ายทางรางเชื่อมโยงกับโครงการรถไฟจีน-ลาว

ปัจจุบันการเดินทางและขนส่งสินค้าด้วยโครงข่ายทางรถไฟขนาดทาง 1 เมตร สามารถเดินรถไฟจากสถานีรถไฟหนองคายถึงสถานีรถไฟท่านาแล้ง (สปป.ลาว) ผ่านสะพานมิตรภาพแห่งที่ 1 นอกจากนี้ สำนักงานความร่วมมือพัฒนาเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน (NEDA) ได้ให้การสนับสนุนการดำเนินโครงการก่อสร้างทางรถไฟสายท่านาแล้ง-เวียงจันทน์ระยะทาง 5.35 กม. ซึ่งมีความคืบหน้าในการก่อสร้างประมาณร้อยละ 70 เมื่อโครงการฯ แล้วเสร็จจะทำให้สามารถเชื่อมต่อการเดินทางและขนส่งสินค้าทางรถไฟจากสถานีเวียงจันทน์มายังระบบรถไฟขนาดทาง 1 เมตรของไทยได้ อย่างไรก็ตาม สถานีเวียงจันทน์ภายใต้โครงการฯ ตั้งอยู่คนละพื้นที่กับจุดสิ้นสุดของรถไฟความเร็วสูงสายจีน-ลาว ซึ่งตั้งอยู่บริเวณเวียงจันทน์ใต้ ทำให้เกิด Missing Link ของการเชื่อมต่อการขนส่งสินค้าและการเดินทางระหว่างจีน ลาว และไทย



ดังนั้น การดำเนินการระยะต่อไป ทั้ง 3 ประเทศ (จีน-ไทย-สปป.ลาว) จำเป็นต้องจัดทำความตกลงว่าด้วยการเชื่อมต่อเส้นทางรถไฟระหว่างหนองคาย-เวียงจันทน์ และในระยะเร่งด่วน ไทยได้เตรียมความพร้อมรองรับการเปิดให้บริการรถไฟจีน-สปป.ลาว ที่จะเปิดให้บริการในเดือนธันวาคม 2564 นี้

ประเทศไทยโดยคณะกรรมการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ (กบส.) จึงได้กำหนดกรอบแนวทางการเตรียมความพร้อมรองรับการเปิดให้บริการรถไฟสายจีน-สปป.ลาว โดยมอบหมายให้หน่วยงาน อาทิ กระทรวงคมนาคม กรมทางหลวง สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร การรถไฟแห่งประเทศไทย กรมศุลกากร และสำนักงานตำรวจตรวจคนเข้าเมือง ดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้อง ดังนี้

1. การบริหารจัดการการใช้สะพานและทางรถไฟ เพิ่มปริมาณและความถี่การเดินรถไฟและรถบรรทุก เพื่อเพิ่มทางเลือกในการขนส่งสินค้า โดยจะต้องคำนึงถึงขีดความสามารถในการรองรับน้ำหนักของสะพาน

2. การจัดเตรียมความพร้อมกระบวนการและพิธีการศุลกากร ปรับปรุงกฎหมาย ระเบียบ และการอนุมัติ รวมถึงจัดเตรียมระบบตรวจสอบตู้สินค้า เพื่อรองรับการปฏิบัติพิธีการทางรถไฟทุกรูปแบบและการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ตลอดจนวางแผนการเดินรถและบริหารจัดการพื้นที่ภายในด่านศุลกากรเพื่อป้องกันอุบัติเหตุและเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการ

3. การขยายพื้นที่อำนวยความสะดวกด้านพิธีการเข้าเมือง ปรับปรุงและก่อสร้างอาคาร สิ่งอำนวยความสะดวก เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพพิธีการเข้าเมืองบริเวณสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 1

4. การพัฒนาพื้นที่บริเวณหนองสองห้อง พัฒนาพื้นที่บริเวณหนองสองห้องให้เป็นพื้นที่จุดพักคอยรถบรรทุก พร้อมทั้งเป็นการลดความแออัดของรถบรรทุกบนช่องทางจราจรบริเวณหน้าด่านศุลกากรที่คาดว่าจะเพิ่มมากขึ้นภายหลังโครงการรถไฟจีน-ลาวเปิดให้บริการ

5. การพัฒนาพื้นที่บริเวณนาทาและสถานีรถไฟหนองคาย พิจารณาพัฒนาพื้นที่บริเวณนาทาเป็นศูนย์เปลี่ยนถ่ายสินค้ารองรับโครงการรถไฟความเร็วสูงและรถไฟทางคู่ รวมทั้งเตรียมพร้อมการให้บริการจากการเปิดให้บริการโครงการรถไฟจีน-ลาว โดยในระยะแรกให้ใช้สถานีรถไฟหนองคายเป็นศูนย์เปลี่ยนถ่ายสินค้าชั่วคราวไปก่อน

ในระยะถัดไปจะต้องมีการพิจารณาถึงแนวทางการพัฒนาและปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐาน สิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อรองรับการขนส่งสินค้าและการเดินทางของผู้โดยสาร โดยการเชื่อมโยงรถไฟขนาดทาง 1.435 เมตร มายังบริเวณนาทาเพื่อเปลี่ยนถ่ายเป็นรางขนาด 1 เมตร ซึ่งเป็นระบบรางหลักของประเทศไทยในระยะยาว การพิจารณาความเหมาะสมการพัฒนาบริเวณนาทาเพื่อให้เป็นศูนย์เปลี่ยนถ่ายสินค้าหลัก และการบูรณาการความเชื่อมโยงเส้นทางการขนส่ง พัฒนาโครงข่ายการเชื่อมโยงระหว่างประเทศและในประเทศโดยเฉพาะพื้นที่การพัฒนาพิเศษ อาทิ พื้นที่พัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (EEC) พื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้ (SEC) รวมถึงการกำหนดแนวนโยบายและมาตรการต่าง ๆ อาทิ ผลักดันการเจรจาขอรับสิทธิประโยชน์จากจีนผ่านโครงการเชื่อมโยงเศรษฐกิจพิเศษ เชียงของ-โมฮัน-โบเต็น ภายใต้กรอบความร่วมมือแม่น้ำโขง-ล้านช้าง (Mekong-Lanchang Cooperation: MLC) การส่งเสริมให้มีการพัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขันอุตสาหกรรมศักยภาพที่สำคัญในพื้นที่ และการเร่งพัฒนาและเตรียมความพร้อมผู้ประกอบการไทยด้านการบริการโลจิสติกส์ตลอดเส้นทางในกลุ่มประเทศลุ่มแม่น้ำโขง เพื่อส่งเสริมให้ไทยเป็นจุดเชื่อมโยงการขนส่งที่สำคัญและสามารถเพิ่มศักยภาพทางเศรษฐกิจของประเทศได้อย่างต่อเนื่อง

เซ็นพิธีสาร เปิด 7 ด่านไทย-จีน ปลุกเศรษฐกิจรับ "เส้นทางรถไฟใหม่" เชื่อมลาว

ประชาชาติธุรกิจ- เมื่อวันที่ 7 ก.ย. 2564 ครม. มีมติเห็นชอบการเพิ่มจุดนำเข้าและจุดส่งออกจำนวน 7 ด่าน ประกอบด้วยจุดนำเข้าและจุดส่งออกของจีน 6 ด่าน ได้แก่ ด่านหลงปัง ด่านรถไฟโมฮาน ด่านสุยโข่ว ด่านเหอโข่ว ด่านรถไฟเหอโข่ว และด่านเทียนป่าว และของไทย 1 ด่าน ได้แก่ ด่านหนองคาย ในภาคผนวกของพิธีสารว่าด้วยข้อกำหนดในการกักกันโรคและตรวจสอบสำหรับการส่งออกและนำเข้าผลไม้ผ่านประเทศที่สามเข้าสู่สาธารณรัฐประชาชนจีน ระหว่างกระทรวงเกษตรและสหกรณ์แห่งราชอาณาจักรไทยและสำนักงานศุลกากรแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีน ที่ได้เคยลงนามร่วมกันเมื่อวันที่ 12 เม.ย. 2547 โดยจัดให้มีการลงนามพิธีสารร่วมกันในการประชุมระดับรัฐมนตรีด้านสุขอนามัยและสุขอนามัยพืช อาเซียน-จีน ครั้งที่ 7 (The 7th ASEAN-China Ministerial Meeting on SPS Cooperation) เมื่อวันที่ 13 ก.ย. 2564 ซึ่งจีนเป็นเจ้าภาพจัดการประชุม การเพิ่มจุดนำเข้าและจุดส่งออกดังกล่าวเป็นโอกาสในการเพิ่มช่องทางการค้าสินค้าเกษตรของไทยไปยังจีน และรองรับการเปิดให้บริการเส้นทางรถไฟสายจีน-ลาว ทำให้มีทางเลือกในการขนส่งสินค้ามากขึ้น และช่วยลดความแออัดจากการขนส่งบริเวณด่านพรมแดน รวมทั้งคาดว่าจะทำให้มูลค่าการส่งออก-นำเข้าของไทยไปยังลาวและจีนขยายตัวเพิ่มมากขึ้น

อีคอมเมิร์ซ หนุนบริการโลจิสติกส์โตแนะเอกชนเร่งปรับตัว

ประชาชาติธุรกิจ- เมื่อวันที่ 8 ก.ย. 2564 นายภูสิต รัตนกุล เสรีเริงฤทธิ์ ผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและยุทธศาสตร์การค้า (สนค.) เปิดเผยว่า สนค. ได้ศึกษาการเติบโตของธุรกิจอีคอมเมิร์ซ พบว่า สถานการณ์การแพร่ระบาดของโควิด-19 ทำให้ธุรกิจอีคอมเมิร์ซและธุรกิจบริการโลจิสติกส์มีการขยายตัวมากขึ้น โดยเฉพาะการขนส่งสินค้าเกษตรและอุตสาหกรรม อย่างไรก็ดี การแข่งขันมีความรุนแรงมากขึ้นเช่นกันทั้งด้านราคา เทคโนโลยี และการให้บริการ ซึ่งหากผู้ให้บริการต้องการให้ธุรกิจเติบโตอย่างต่อเนื่อง ต้องเร่งปรับตัวเข้าสู่ยุค Next Normal โดยปรับโมเดลธุรกิจสู่ B2C และให้ความสำคัญกับการลงทุนด้าน Network มากขึ้น สำหรับโอกาสในการลงทุน สนค. เห็นว่า ผู้ประกอบการควรหาโอกาสจากช่องว่างทางธุรกิจโลจิสติกส์ โดยปรับตัวให้สอดคล้องกับ Mega Trend อาทิ การให้บริการสังคมสูงอายุที่มีแนวโน้มขยายตัวมากขึ้น นอกจากนี้ ควรใช้ประโยชน์จากเทคโนโลยีเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการ อาทิ การนำเทคโนโลยี AI เข้ามาควบคุมการจัดการคลังสินค้า รวมทั้งควรยกระดับมาตรฐานความปลอดภัยและสุขอนามัยในการขนส่งสินค้าเพื่อสร้างความเชื่อมั่นให้กับผู้บริโภค ขับเคลื่อนธุรกิจด้วยข้อมูลด้วย Big Data และการสร้างความร่วมมือหรือเป็นหุ้นส่วนเพื่อเกื้อหนุนธุรกิจอื่นเป็น supply chain และสามารถแข่งขันได้

คมนาคม ดัน แลนด์บริดจ์-MR-MAP ดึงต่างชาติร่วมทุน

ฐานเศรษฐกิจ- เมื่อวันที่ 9 ก.ย. 2564 นายศักดิ์สยาม ชิดชอบ รมว.กระทรวงคมนาคม เปิดเผยภายหลังการร่วมกล่าวปาฐกถาในงาน "ABLF Talks Live Virtual Conclave" รูปแบบออนไลน์ หัวข้อ "The Long Road to Economic Stability" (เส้นทางสู่ความมั่นคงทางเศรษฐกิจ) ว่า คค. มีบทบาทสำคัญในการพัฒนาโครงการด้านโครงสร้างพื้นฐาน เพื่อเพิ่มขีดความสามารถการแข่งขันด้านโลจิสติกส์และคมนาคมขนส่ง ให้สามารถขนส่งได้ทั่วภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้อย่างไร้รอยต่อและเป็นศูนย์กลางการคมนาคมขนส่งของภูมิภาคผ่านโครงการสำคัญ อาทิ โครงการสะพานเศรษฐกิจเชื่อมฝั่งทะเลอันดามันและอ่าวไทย (Southern Land Bridge) เชื่อมต่อการขนส่งทางน้ำผ่านระนองและชุมพร และในอนาคตจะเชื่อมโยงเศรษฐกิจโลกฝั่งตะวันตกและตะวันออกไกล เพื่อช่วยลดระยะเวลาและค่าใช้จ่ายในการขนส่งสินค้า และการพัฒนาโครงข่ายทางพิเศษระหว่างเมืองและระบบราง (MR-Map) โครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบังและมาบตาพุด เพื่อขยายขีดความสามารถในการรองรับการขนส่งทั้งทางบก ทางราง และทางอากาศ นอกจากนี้ ได้มีการนำเทคโนโลยีนวัตกรรมปัญญาประดิษฐ์ อาทิ การนำเทคโนโลยีมาใช้ในงานระบบควบคุมจราจรทางอากาศ (TMCS) และทางน้ำ (VTS) เพื่อพัฒนาระบบขนส่งให้มีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น เสริมสร้างความมั่นใจให้นักลงทุนต่างชาติและขับเคลื่อนการเติบโตทางเศรษฐกิจในระยะยาวทั้งในประเทศและต่างประเทศ

ข่าวต่างประเทศ

ONE จับมือ PARIS ปรับปรุงซัพพลายเชนขนส่งทางบก เสริมความเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม

Logistics Manager- ฝ่ายปฏิบัติการขนส่งสินค้าทางบกของสายการเดินเรือ Ocean Network Express (ONE) และบริษัท PARIS Optimal Transport Planning Solution (PARIS) ในเครือ Hutchison Port Holdings ได้ประกาศความร่วมมือในโครงการลดการปล่อยคาร์บอนในปฏิบัติการขนส่งตู้สินค้า โดย ONE ตั้งเป้าดำเนินการขอการรับรองมาตรฐานระบบการจัดการสิ่งแวดล้อม ISO 14001 หรือ Environmental Management System (EMS) ที่มี PARIS ช่วยสนับสนุนในการวางแผนและปรับปรุงประสิทธิภาพกระบวนการรับและจัดส่งตู้สินค้าที่ลูกค้าจองไว้แบบเรียลไทม์ และซอฟต์แวร์ที่สามารถปรับแต่งได้จะประมวลแผนการขนส่งสินค้าที่เหมาะสม รวมทั้งมีฟีเจอร์สำหรับจัดการข้อยกเว้นในการขนส่งได้อย่างมีประสิทธิภาพ ช่วยลดการขนส่งเที่ยวเปล่า และปรับปรุงประสิทธิภาพการให้บริการโดยรวม ซึ่งการร่วมมือกันครั้งนี้ให้ความสำคัญกับการเพิ่มความสามารถในการติดตามปริมาณคาร์บอนผ่านซอฟต์แวร์ของ PARIS เพื่อพัฒนามาตรฐานการปล่อยก๊าซเรือนกระจกในการขนส่งสินค้าทางบกของ ONE โดยโครงการนี้เริ่มต้นตั้งแต่ช่วงต้นปี 2021 เป็นต้นไป

Kerry Logistics Network ปรับใช้หุ่นยนต์ Koolbotic ช่วยทำงานในห้องเย็น

Logistics Manager- Kerry Logistics Network ปรับใช้แขนกลหุ่นยนต์'Koolbotic' ในการปฏิบัติการด้านอาหารและเครื่องดื่มเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพและความแม่นยำในการคัดแยกสินค้าได้ถึงร้อยละ 20 รวมทั้งยังช่วยสนับสนุนการทำงานของบุคลากรในคลังสินค้าจากการที่ไม่ต้องทำงานในสภาพแวดล้อมที่หนาวเย็นเป็นระยะเวลานาน ๆ ซึ่งส่งผลดีต่อสุขภาพ และความปลอดภัยของบุคลากรในองค์กร โดย Mr. Samuel Lau รักษาการกรรมการผู้จัดการ ฝ่ายปฏิบัติการโลจิสติกส์แบบครบวงจร บริษัท Kerry Logistics Network กล่าวว่า "การนำ Koolbotic มาใช้ในกระบวนการคัดแยกอาหารแช่เย็นเพื่อสนับสนุนการทำงานของพนักงาน รวมทั้งช่วยให้การปฏิบัติงานมีความคล่องตัวมากขึ้น เรามองว่าการเลือกใช้ระบบอัตโนมัติและหุ่นยนต์ในการสนับสนุนการทำงานเป็นอนาคตของอุตสาหกรรม"

เมืองเซี่ยเหมินจัดการประชุม 2021 Silk Road Maritime International Cooperation Forum มุ่งส่งเสริมความร่วมมือด้านการขนส่งทางทะเล

Xinhua- มณฑลฝูเจี้ยน สาธารณรัฐประชาชนจีน ได้จัดการประชุม 2021 Silk Road Maritime International Cooperation Forum เมื่อวันที่ 8 ก.ย. 2564 ณ เมืองเซี่ยเหมิน มณฑลฝูเจี้ยน เพื่อแลกเปลี่ยนความคิดเห็นเกี่ยวกับการส่งเสริมความร่วมมือด้านการขนส่งทางทะเล โดยมี Silk Road Maritime เป็นแบรนด์บริการโลจิสติกส์ระหว่างประเทศครบวงจรภายใต้โครงการ Belt and Road Initiative (BRI) ซึ่งการพัฒนา Silk Road Maritime เป็นมาตรการสำคัญของมณฑลในการสนับสนุนโครงการ BRI โดยการสร้างจุดหลักของเส้นทางสายไหมทางทะเลแห่งศตวรรษที่ 21 ตลอดจนส่งเสริมการเปิดกว้างและความร่วมมือระหว่างประเทศ ทั้งนี้ ในการประชุมได้เปิดตัวแพลตฟอร์มข้อมูล Silk Road Maritime โดยมีเป้าหมายบูรณาการแหล่งข้อมูลด้านภาษีศุลกากร ท่าเรือ และการค้าในมณฑลฝูเจี้ยน เพื่อขยายความร่วมมือด้านการขนส่งอัจฉริยะ ทั้งในประเทศและต่างประเทศ รวมถึงส่งเสริมการบูรณาการข้อมูลและโลจิสติกส์เชิงลึกด้วย

ข่าวสารบ้าน กลจ.

โครงการศึกษาความเป็นไปได้ในการเชื่อมโยงเส้นทางขนส่งทางทะเลฝั่งอ่าวไทยและอันดามันของประเทศไทย

กลจ. สศช. ร่วมกับจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัยจัดทำโครงการศึกษาความเป็นไปได้ในการเชื่อมโยงเส้นทางขนส่งทางทะเลฝั่งอ่าวไทยและอันดามันของประเทศไทย ซึ่งได้มีการประชุมคณะกรรมการพิจารณาผลการดำเนินโครงการศึกษาความเป็นไปได้ในการเชื่อมโยงเส้นทางขนส่งทางทะเลฝั่งอ่าวไทยและอันดามันของประเทศไทย ครั้งที่ 2/2564 เมื่อวันที่ 23 มิถุนายน 2564 และมีมติเห็นชอบรายงานความก้าวหน้าครั้งที่ 1 (Progress Report I) โดยที่ประชุมฯ ได้มอบหมายให้ที่ปรึกษาโครงการฯ รับความเห็นและข้อเสนอแนะของคณะกรรมการฯ ไปดำเนินการเพิ่มเติมรายละเอียดในประเด็นการวิเคราะห์ข้อมูล การรับฟังความคิดเห็น และการลงพื้นที่สำรวจข้อมูลเพิ่มเติม เพื่อให้ได้ข้อมูลที่ครอบคลุม ในการรายงานความก้าวหน้าการดำเนินงานโครงการฯ และจัดทำรายงานความก้าวหน้าในรายงานการศึกษาขั้นกลาง (Interim Report) ของโครงการฯ ต่อไป ทั้งนี้ สามารถติดตามความคืบหน้าโครงการได้ที่ https://thailandbridge.com/

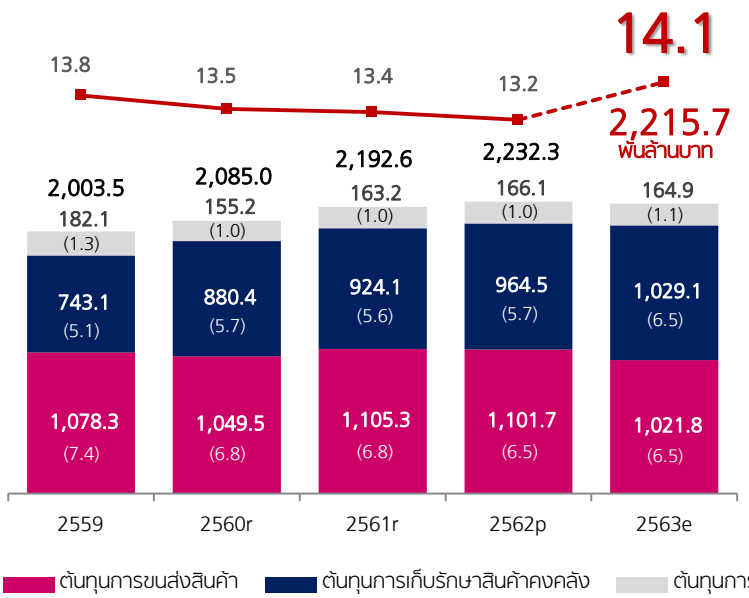
โครงการพัฒนาระบบฐานข้อมูลด้านระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย

กลจ. สศช. ร่วมกับศูนย์ความเป็นเลิศด้านโลจิสติกส์ มหาวิทยาลัยพระจอมเกล้าธนบุรี จัดทำโครงการพัฒนาระบบฐานข้อมูลด้านระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย โดยเมื่อวันที่ 17 สิงหาคม 2564 ในการประชุมคณะกรรมการพิจารณาผลการดำเนินโครงการพัฒนาระบบฐานข้อมูลด้านระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ครั้งที่ 2/2564 มีมติเห็นชอบรายงานความก้าวหน้าครั้งที่ 2 (Progress Report II) โดยที่ประชุมฯ ได้มอบหมายให้ที่ปรึกษาโครงการฯ รับความเห็นและข้อเสนอแนะของคณะกรรมการฯ ในประเด็นการดำเนินการพัฒนาตัวชี้วัดที่ยังขาดความสมบูรณ์ให้แล้วเสร็จตามแผนดำเนินการ การเชื่อมโยงพัฒนาระบบฐานข้อมูล และการแสดงผลข้อมูลให้เป็นไปตามมาตรฐานการพัฒนาระบบข้อมูลในรูปแบบดิจิทัลของภาครัฐ พร้อมทั้งรายงานความก้าวหน้าการดำเนินงานโครงการฯ ในร่างรายงานฉบับสมบูรณ์ (Draft Final Report) ของโครงการฯ ต่อไป

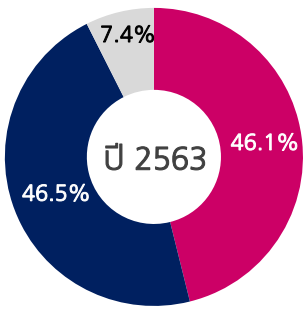
สถิติด้านโลจิสติกส์ไทย

	Q2/63	Q3/63	Q4/63	Q1/64	Q2/64	Trend
มูลค่าการค้าระหว่างประเทศ	3,119,657	3,361,425	3,507,718	3,827,961	4,188,246	
ดัชนีผลผลิตอุตสาหกรรม	80.17	91.13	95.99	103.87	96.73	
ดัชนีการส่งผลิตภัณฑ์	82.35	93.76	97.40	100.35	97.90	
ดัชนีสินค้าสำเร็จรูปคงคลัง	128.11	119.56	127.32	139.24	141.13	
ดัชนีอัตราส่วนสินค้าคงคลัง	203.38	136.29	136.04	146.28	160.98	
Baltic Dry index	782	1,523	1,358	1,739	2,793	
Gasohol 95	19.36	21.71	21.98	25.26	27.56	
Diesel	20.07	21.97	22.80	25.98	27.56	
NGV	15.31	14.82	13.50	13.36	13.79	

LOGISTICS SNAPSHOT 2020



โครงสร้างมูลค่าต้นทุนโลจิสติกส์



มูลค่าต้นทุนโลจิสติกส์

2,215.7

พันล้านบาท

- 0.7% ▼

มูลค่าต้นทุนโลจิสติกส์ ปี 2563 คาดว่าขยายตัวลดลง เป็นไปในทิศทางเดียวกันกับการหดตัวของกิจกรรมเศรษฐกิจภายในประเทศ จากสถานการณ์การแพร่ระบาดของ COVID-19

สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP ณ ราคาประจำปี

14.1%

+ 0.9% ▲

สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP ปี 2563 มีแนวโน้มเพิ่มขึ้น โดย GDP มีอัตราการเติบโตที่ลดลงมากกว่ามูลค่าต้นทุนโลจิสติกส์ ส่วนหนึ่งมาจากภาคการท่องเที่ยวและบริการที่ได้รับผลกระทบค่อนข้างรุนแรง

IMD 2021

อันดับความสามารถในการแข่งขันของประเทศ ประจำปี 2564

โลก

1 สวิตเซอร์แลนด์

▲ 2 | 3 อันดับปี 2563

2 สวีเดน

▲ 4 | 6 อันดับปี 2563

3 เดนมาร์ก

▼ 1 | 2 อันดับปี 2563

4 เนเธอร์แลนด์

ไม่เปลี่ยนแปลงจากปี 2563

5 สิงคโปร์

▼ 4 | 1 อันดับปี 2563

ภาพรวมของประเทศไทย

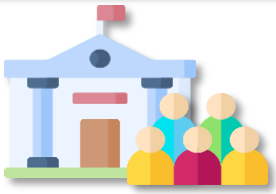
28 ▲ 1

ในปี 2563 ไทยอยู่อันดับที่ 29

ด้านสมรรถนะทางเศรษฐกิจ

21 ▼ 7 อันดับ

ด้านประสิทธิภาพภาครัฐ



20 ▲ 3 อันดับ

ด้านประสิทธิภาพภาคธุรกิจ

21 ▲ 2 อันดับ

ด้านโครงสร้างพื้นฐาน

43 ▲ 1 อันดับ

▲ อันดับที่เพิ่มขึ้นจากปี 2563 ▼ อันดับที่ลดลงจากปี 2563

อาเซียน

		คะแนน	อันดับ ปี 2564	
1	สิงคโปร์	94.70	5	▼ 4
2	มาเลเซีย	73.85	25	▲ 2
3	ไทย	72.52	28	▲ 1
4	อินโดนีเซีย	64.66	37	▲ 3
5	ฟิลิปปินส์	52.02	52	▼ 7

รู้หรือไม่ ?

IMD World Competitiveness Center

เป็นสถาบันภายใต้ IMD ตั้งอยู่เมืองโลซาน สวิตเซอร์แลนด์ ก่อตั้งในปี 2532 โดย ศ.สตีเฟน การเรลลี และสถาบัน IMD ได้ร่วมมือกับสมาคมการจัดการธุรกิจแห่งประเทศไทย (Thailand Management Association: TMA) ในการจัดความสามารถในการแข่งขันของประเทศไทยมาตั้งแต่ปี 2540

ที่มา : IMD World Competitiveness Yearbook 2021
และกองยุทธศาสตร์และประสานการพัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขัน สศช.

กราฟฟิก : กลจ. สศช

อ้างอิง

ส่วนที่ 1 Cross-Border Logistics โลจิสติกส์ข้ามพรมแดน

การรถไฟแห่งประเทศไทย. (2562). วารสารรถไฟสัมพันธ์ Complete Guide to SRT.4.0. https://www.railway.co.th/RailwayMiddleFile/NewsAndActImg/1307/131951934207171332_2_2562.pdf

ธนาคารแห่งประเทศไทย. (2560). รายงานข่าวความเคลื่อนไหวสำคัญด้านเศรษฐกิจการเงินและการเมืองของประเทศเมียนมา. https://www.bot.or.th/Thai/MonetaryPolicy/EconMakhongCanelArea/Myanmar/News/Quarterly_Myanmar_2017Q3.pdf

Casanueva, Carlos & Alonso, Asier & Eziolaza, Ibon & Gimenez Ortiz, José. (2012). Simple flexible wheelset model for low frequency instability simulations. Proceedings of the Institution of Mechanical Engineers, Part F: Journal of Rail and Rapid Transit. 228.10.1177/0954409712468253.

Luijten, M.F.J. (2010). Lateral Dynamic Behaviour of Articulated Commercial Vehicles. [Master's thesis]. Eindhoven University of Technology. http://www.mate.tue.nl/mate/pdfs/12050.pdf

OECD. (2017). Digital connectivity and trade logistics - getting goods shipped, across the border and delivered", in *Aid for Trade at a Glance 2017: Promoting Trade, Inclusiveness and Connectivity for Sustainable Development*. OECD Publishing, Paris. https://doi.org/10.1787/aid_glance-2017-6-en

Rodrigue, J.-P. (2020). The Geography of Transport Systems (5th ed.). Routledge. https://doi.org/10.4324/9780429346323

UNECE. (2012). Handbook of Best Practices at Border Crossings – A Trade and Transport Facilitation Perspective. Imprimerie Centrale S.A., Luxembourg. https://unece.org/fileadmin/DAM/trans/bcf/publications/OSCE-UNECE_Handbook.pdf

UNESCAP. (2015). Efficient Cross-Border Transport Models. https://www.unescap.org/sites/default/d8files/knowledge-products/Efficient%20crossborder%20transport%20models_2015.pdf

UNESCAP. (2019). Trailer Swapping: Building domestic capacity Expanding cross border trade.

Wonders, N. (2007). Globalization, Border Reconstruction Projects, and Transnational Crime. *Social Justice, 34*(2 (108)), 33-46. Retrieved September 12, 2021, from http://www.jstor.org/stable/29768433

World Customs Organization. (n.d). Coordinated Border Management. http://www.wcoomd.org//media/wco/public/global/pdf/topics/facilitation/instruments-and-tools/tools/safe-package/cbm-compendium.PDF?la=en

ส่วนที่ 2 การเตรียมความพร้อมรองรับการเปิดให้บริการเส้นทางรถไฟสายสาธารณรัฐประชาชนจีน และสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว

สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ. (2564). การเตรียมความพร้อมรองรับการเปิดให้บริการเส้นทางรถไฟสายสาธารณรัฐประชาชนจีน และสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว. *การประชุมคณะกรรมการพัฒนาระบบการบริหารจัดการและขนส่งสินค้า (กบส.) ครั้งที่ 1/2564.* สศช.

ส่วนที่ 3 ข่าวสารโลจิสติกส์

คมนาคมดันแลนด์บริดจ์-MR-MAP ดึงต่างชาติร่วมทุน. (2564, 9 กันยายน). ฐานเศรษฐกิจ. https://www.thansettakij.com/economy/495144

เซ็นพิธีสาร เปิด 7 ด่านไทย-จีน ปลุกเศรษฐกิจรับ "เส้นทางรถไฟใหม่" เชื่อมลาว. (2564, 11 กันยายน). ประชาชาติธุรกิจ. https://www.prachachat.net/economy/news-759013

*อีคอมเมิร์ซ หนุนบริการโลจิสติกส์โตแนะเอกชนเร่งปรับตัว. (*2564, 8 กันยายน). ประชาชาติธุรกิจ. https://www.prachachat.net/economy/news-756828

Logistics Manager. (2564, 9 กันยายน). *ONE จับมือ PARIS ปรับปรุงซัพพลายเชนขนส่งทางบก เสริมความเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม.* https://www.logistics-manager.com/th/ocean-network-express-one-collaborates-with-paris-to-optimise-a-greener-inland-supply-chain/

Thanathas Akkhachotkawanich. (2564, 17 สิงหาคม). *Kerry Logistics Network ปรับใช้หุ่นยนต์ Koolbotic ช่วยทำงานในห้องเย็น.* Logistics Manager. https://www.logisticsmanager.com/th/kerry-logistics-network-utilises-koolbotic-to-sort-chilled-products-in-fb-operation/

Shanshan, G. with Xinhua Silk Road. (2021, 10 September). *2021 Silk Road Maritime International Cooperation Forum held in Xiamen to boost maritime co-op* . Xinhua Silk Road Information Service. https://en.imsilkroad.com/p/323762.html

อ้างอิง

ส่วนที่ 5 สถิติที่น่าสนใจ

กระทรวงพาณิชย์. (2564). มูลค่าการค้าระหว่างประเทศ. http://tradereport.moc.go.th/TradeThai.aspx

ธนาคารแห่งประเทศไทย. (2564). ราคาสินค้าอุตสาหกรรมที่สำคัญ. https://www.bot.or.th/App/BTWS_STAT/statistics/BOTWEBSTAT.aspx?reportID=90&language=TH

สำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม (สศอ.). (2564). ดัชนีอุตสาหกรรม. http://www.oie.go.th/view/1/หน้าแรก/TH-TH/

Investing.com. (2021). Baltic Dry Index (BADI). https://www.investing.com/indices/baltic-dry-historical-data

ส่วนที่ 6 อันดับความสามารถในการแข่งขันของประเทศ (IMD) ประจำปี 2564

IMD. (2021). The IMD World Competitiveness Ranking. https://worldcompetitiveness.imd.org/rankings/wcy

สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

กองยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ สศช.

962 ถนนกรุงเกษม แขวงวัดโสมนัส เขตป้อมปราบศัตรูพ่าย กรุงเทพฯ 10100

Website: www.nesdc.go.th Email: Logistic@nesdc.go.th

โทรศัพท์: 02-280-4085 ต่อ 5712, 5716