

การขับเคลื่อนระบบโลจิสติกส์บนความปกติใหม่ (New Normal) ภายหลังการแพร่ระบาดของ ของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019



บทบรรณาธิการ



สถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 ส่งผลกระทบต่อเศรษฐกิจและภาคธุรกิจทั่วโลก มาตรการควบคุมการแพร่ระบาดของโรคที่แต่ละประเทศกำหนดขึ้น ทำให้กิจกรรมทางเศรษฐกิจหยุดชะงักหรือชะลอตัวอย่างรุนแรง ซึ่งธุรกิจโลจิสติกส์เป็นธุรกิจหนึ่งที่ได้รับผลกระทบทั้งเชิงบวกและเชิงลบ ภาครัฐและผู้ประกอบการจึงจำเป็นต้องปรับตัวให้สอดคล้องกับความเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้น ทั้งด้านการบริหารจัดการห่วงโซ่อุปทาน เพื่อจัดการความเสี่ยงที่เกิดขึ้นจากสถานการณ์การแพร่ระบาด การปรับเปลี่ยนการใช้เทคโนโลยีดิจิทัลในธุรกิจโลจิสติกส์เพื่อลดต้นทุนและตอบสนองต่อพฤติกรรมผู้บริโภคของประชาชนบนความปกติใหม่ (New Normal) รวมถึงการยกระดับมาตรฐานด้านความปลอดภัย ในขณะที่ภาครัฐจะต้องแก้ไขปัญหาอุปสรรคและความเสี่ยงด้านการจัดการการขนส่งระหว่างประเทศ เพื่ออำนวยความสะดวกด้านการขนส่งระหว่างประเทศให้แก่ผู้ประกอบการ พร้อมทั้งสนับสนุนการขนส่งแบบ Last-mile Delivery ที่เติบโตตามการเติบโตของ E-Commerce

ดังนั้น กองยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ (กลจ.) ได้จัดทำจดหมายข่าว กลจ. ฉบับนี้ ซึ่งประกอบด้วย การขับเคลื่อนระบบโลจิสติกส์บนความปกติใหม่ (New Normal) ภายหลังการแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 การพัฒนาเชิงพื้นที่เพื่อส่งเสริมการค้าและการลงทุนของประเทศไทย การพัฒนาเชิงพื้นที่ของประเทศไทยเพื่อนบ้าน นอกจากนี้ ยังมีข่าวสารโลจิสติกส์ ข่าวสารบ้าน กลจ. สถิติด้านโลจิสติกส์ไทย และเกร็ดความรู้ด้านโลจิสติกส์ (Logistics Fun Facts) ทั้งนี้ คณะผู้เขียนหวังว่าผู้อ่านจะได้รับประโยชน์จากจดหมายข่าว กลจ. และพร้อมรับฟังข้อคิดเห็นเพื่อใช้ประกอบการปรับปรุงจดหมายข่าวให้ดียิ่งขึ้นต่อไป

จดหมายข่าว

กองยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์

ปีที่ 3 ฉบับที่ 2 เดือนกรกฎาคม - ธันวาคม 2563

จดหมายข่าวกองยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ (กลจ.) เป็นเอกสารสื่อสารความรู้และพัฒนากิจการด้านการขนส่งและโลจิสติกส์ รวมทั้งผลการดำเนินการของกองยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ ทั้งนี้ เนื้อหาในจดหมายข่าวเป็นเพียงข้อคิดเห็นของผู้เขียนเท่านั้น ท่านที่ประสงค์จะสมัครสมาชิก ส่งบทความ หรือเสนอข้อคิดเห็นโปรดติดต่อ

กองยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์

สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

962 ถนนกรุงเกษม แขวงวัดโสมนัส

เขตป้อมปราบศัตรูพ่าย กรุงเทพฯ 10100

หรือ ส่งอีเมลมาที่ logistic@nesdc.go.th

เว็บไซต์ bit.ly/LSO-NESDB

ที่ปรึกษา

ณฐชา พิชยนันท์

ธิดา พัทธรรสม

คณะผู้จัดทำ

กองยุทธศาสตร์

การพัฒนาระบบโลจิสติกส์



สารบัญ

4

การขับเคลื่อน
ระบบโลจิสติกส์
บนความปกติใหม่
(New Normal)

ภายหลังการแพร่ระบาด
ของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019

11

การพัฒนาเชิงพื้นที่
เพื่อส่งเสริมการค้า
และการลงทุน
ของประเทศไทย

8

การพัฒนาเชิง
พื้นที่ของประเทศ
เพื่อนบ้าน

17

ข่าวสารโลจิสติกส์

19

ข่าวสารบ้าน กลจ.
สถิติด้านโลจิสติกส์ไทย

18

เกร็ดความรู้
ด้านโลจิสติกส์
(Logistics Fun Facts)

การขับเคลื่อนระบบโลจิสติกส์ บนความปกติใหม่

New Normal

ภายหลังการแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019

สถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 ส่งผลกระทบต่อเศรษฐกิจและภาคธุรกิจทั่วโลก โดยเฉพาะในประเทศที่มีการแพร่ระบาด การใช้มาตรการล็อกดาวน์ครั้งใหญ่ (Great Lockdown) ของรัฐบาลประเทศต่าง ๆ ในการควบคุมการแพร่ระบาด ส่งผลต่อวิถีชีวิตของประชาชน และทำให้กิจกรรมทางเศรษฐกิจหยุดชะงัก ตลอดจนการกำหนดนโยบายรับมือการแพร่ระบาดของแต่ละประเทศ อาทิ การสั่งปิดโรงงานในภาคอุตสาหกรรมการผลิตชั่วคราว การสั่งปิดพรมแดนเพื่อป้องกันการแพร่ระบาดที่มาจากภายนอก ส่งผลให้เกิดการชะงักงันต่อโซ่อุปทานบางส่วนในต่างประเทศ ส่งผลต่อการขนส่งระหว่างประเทศโดยเฉพาะการขนส่งสินค้าผ่านแดนหรือข้ามแดนหยุดชะงักลงชั่วคราว มาตรการต่าง ๆ ทำให้กิจกรรมการผลิตและกำลังซื้อในระดับโลกลดทอนแรงกระตุ้นให้เกิดวิกฤติทางเศรษฐกิจทั่วโลก ซึ่งภาคธุรกิจโลจิสติกส์เป็นส่วนหนึ่งของโซ่อุปทานจึงได้รับผลกระทบไปด้วยอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้

การขนส่งของไทยในสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019

ผลกระทบต่อภาค

การขนส่งสินค้าและบริการ



ลดลงร้อยละ
38.9



ลดลงร้อยละ
43.9



การขนส่งทางน้ำ

ลดลงร้อยละ
2.2



การขนส่งทางอากาศ

ลดลงร้อยละ
89.6

ที่มา: รายงานผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ ไตรมาสที่ 2/2563 สศช.

ประเทศไทยเป็นหนึ่งในประเทศที่ได้รับผลกระทบจากการแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 โดยเฉพาะผลที่เกิดขึ้นต่อเศรษฐกิจของประเทศ จากรายงานผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ ไตรมาสที่ 2/2563 ระบุว่า ผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ ไตรมาสที่ 2/2563 ลดลงร้อยละ 12.2 ต่อเนื่องจากการลดลงร้อยละ 2.0 ในไตรมาสที่ 1/2563 สาเหตุสำคัญประการหนึ่งมาจากการลดลงของการส่งออกสินค้าและบริการที่ได้รับผลกระทบจากการหดตัวอย่างรุนแรงของอุปสงค์และอุปทานในระดับโลกในช่วงของการแพร่ระบาด ทำให้ภาคธุรกิจโลจิสติกส์ซึ่งเป็นหนึ่งในองค์ประกอบของกระบวนการส่งออกสินค้าและบริการได้รับผลกระทบอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้โดยในรายงานฯ ปรากฏว่าสัดส่วนในสาขาการขนส่งและสถานที่เก็บสินค้าลดลงกว่าร้อยละ 38.9 ซึ่งต่อเนื่องจากที่ลดลงร้อยละ 6.0 ในไตรมาสก่อนหน้า โดยบริการขนส่งมีสัดส่วนที่ลดลงร้อยละ 41.4 เป็นการลดลงทั้งการขนส่งทางบก การขนส่งทางน้ำและการขนส่งทางอากาศ โดยลดลงร้อยละ 43.9 ร้อยละ 2.2 และร้อยละ 89.6 ตามลำดับ ปัจจัยสำคัญมาจากการขนส่งผู้โดยสารลดลงตามการลดลงของจำนวนนักท่องเที่ยวไทยและต่างประเทศจากมาตรการควบคุมการเดินทางเข้าราชอาณาจักร และการห้ามเดินทางข้ามพื้นที่จังหวัดในช่วงก่อนหน้านี้ ประกอบกับปริมาณการขนส่งสินค้า ทั้งสินค้าเกษตรและสินค้าอุตสาหกรรมลดลงตามปริมาณการผลิตและการจำหน่าย

การคาดการณ์เศรษฐกิจโลก ปี2563-2564 โดยกองทุนการเงินระหว่างประเทศ (International Monetary Fund: IMF)

IMF คาดการณ์ว่าเศรษฐกิจโลกในปี 2563 จะเติบโตลดลงร้อยละ 4.9 ซึ่งต่ำกว่าการคาดการณ์แนวโน้มเศรษฐกิจโลก (WEO) ในเดือนเมษายนปี 2563 ร้อยละ 1.9 การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 ส่งผลกระทบต่อกิจกรรมในช่วงครึ่งแรกของปี 2563 มากกว่าที่คาดการณ์ไว้และคาดว่าเศรษฐกิจโลกจะเริ่มฟื้นตัวในปี 2564 โดยคาดว่าโลกจะอยู่ที่ร้อยละ 5.4

WORLD ECONOMIC OUTLOOK UPDATE JUNE 2020 GROWTH PROJECTIONS

A Crisis Like No Other, An Uncertain Recovery



INTERNATIONAL MONETARY FUND

IMF.org #WEO

และเมื่อพิจารณาข้อมูลการค้าระหว่างประเทศของไทย ของศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร สำนักงาน ปลัดกระทรวงพาณิชย์ โดยความร่วมมือจากกรมศุลกากร ปรากฏว่าในเดือนมิถุนายน 2563 มีมูลค่าส่งออก 16,444.3 ล้านเหรียญสหรัฐ หดตัวติดลบกว่าร้อยละ 23.2 อันเป็นผลสืบเนื่องจากมาตรการต่าง ๆ ในการควบคุมโรคระบาดของ ประเทศไทยและประเทศที่เป็นคู่ค้า แม้ว่าในช่วงเดือน มกราคม-มิถุนายนที่ผ่านมาการส่งออกสินค้าของไทยไปยัง ประเทศคู่ค้าที่สำคัญ อาทิ สหรัฐอเมริกากับจีนจะยังคงเพิ่มขึ้น ร้อยละ 1.35 และ 5.03 ซึ่งสินค้าที่มีอัตราการเติบโตสูง ได้แก่ เครื่องคอมพิวเตอร์ อุปกรณ์และส่วนประกอบ รถยนต์ อุปกรณ์และส่วนประกอบ

ปัจจุบันแต่ละประเทศทั่วโลกมีความกังวลในประเด็น ของการอุปถัมภ์ซ้ำของการแพร่ระบาด โดยเฉพาะจากสินค้าที่ ขนส่งมาจากต่างประเทศ ดังเช่นกรณีตัวอย่างการพบเชื้อไวรัส โควโรนา 2019 ในบรรจุภัณฑ์ด้านนอกและภายในตู้ขนส่งสินค้า ผลิตภัณฑ์กุ้งแช่แข็งที่นำเข้าจากเอกวาดอร์โดยการตรวจของ กระทรวงศุลกากรจีน ทำให้มีการระงับการนำเข้าสินค้าทันที ซึ่งเหตุการณ์ในลักษณะนี้จะยิ่งทำให้ผู้ดำเนินธุรกิจโลจิสติกส์ ต้องพบกับสถานการณ์ที่เลวร้ายมากยิ่งขึ้น

ในอีกด้านหนึ่งของภาคการขนส่งภายในประเทศสถานการณ์ แพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 ทำให้เกิด ความปกติใหม่ (New Normal) ที่ทำให้วิถีชีวิตของประชาชน



เปลี่ยนแปลงไป รวมถึงพฤติกรรมผู้บริโภคที่ พึ่งพาช่องทางอิเล็กทรอนิกส์มากยิ่งขึ้น ทำให้ การทำธุรกรรมออนไลน์และพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ เติบโตขึ้น ส่งผลให้กิจกรรมการกระจายสินค้ามี ความสำคัญมากยิ่งขึ้น โดยเฉพาะการขนส่งสินค้า ในเขต เมืองแบบถึงมือผู้รับหรือ Last-mile Delivery เพื่อการตอบสนองต่อการแบบ “On-demand Delivery” ที่เกิดขึ้นหลังจากที่รัฐบาลกำหนดมาตรการ “อยู่บ้าน หยุด เชื้อ เพื่อชาติ” โดยสำนักงานพัฒนาธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ (สพธอ.) คาดการณ์ว่ามูลค่าการค้าพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ในปี 2563 จะมีมูลค่ารวม 4.027 ล้านล้านบาท ซึ่งเติบโตขึ้นร้อยละ 6.91 เมื่อเทียบกับปีที่ผ่านมา

ความเปลี่ยนแปลงด้านการขนส่งจากสถานการณ์ การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019



การเปลี่ยนแปลงด้านการบริหารจัดการห่วงโซ่อุปทาน



การเปลี่ยนแปลงของเทคโนโลยีดิจิทัลจะเร่งตัวขึ้น และมีบทบาทมากขึ้น



การยกระดับมาตรฐานด้านความปลอดภัย ในกระบวนการโลจิสติกส์



อุปสรรคและความเสี่ยงด้านการจัดการ การขนส่งระหว่างประเทศ



การขนส่งแบบ Last-mile Delivery เติบโต ตามการเติบโตของ E-Commerce



แนวทางการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ภายใต้ความปกติใหม่ (New Normal)

จากสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019

ภาครัฐ



การพัฒนาฐานข้อมูลกลางในการแลกเปลี่ยนข้อมูลด้านโลจิสติกส์



การพัฒนาาระบบโลจิสติกส์อัจฉริยะ



การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ



สนับสนุนความเชื่อมโยงของภาคธุรกิจขนส่ง



สนับสนุนการดำเนินการด้านโลจิสติกส์ที่มีความปลอดภัยและเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม (Green & Safety Logistics)



การจัดอุปสรรคด้านการขนส่งระหว่างประเทศ

ภาคเอกชน



การบริหารความเสี่ยงธุรกิจ



ปรับเปลี่ยนการบริหารจัดการคลังสินค้า



การใช้โครงสร้างพื้นฐานด้านเทคโนโลยีสารสนเทศในอุตสาหกรรมโลจิสติกส์



การสร้างเครือข่ายผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทย



การดำเนินการด้านโลจิสติกส์ที่มีความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม

การพัฒนาในอนาคตของระบบโลจิสติกส์



การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยในระยะต่อไป จำเป็นต้องปรับตัวให้สอดคล้องกับสถานการณ์ในแต่ละช่วงเวลา โดยภาครัฐควรสนับสนุนและส่งเสริมให้ผู้ประกอบการจัดทำ **การบริหารความเสี่ยงทางธุรกิจ** โดยเฉพาะการเตรียมเส้นทาง การขนส่งและโลจิสติกส์สำรองในกรณีฉุกเฉินได้อย่างมีประสิทธิภาพ สนับสนุนความเชื่อมโยงของภาคธุรกิจขนส่งภายใต้ความปกติใหม่ ที่ผู้ประกอบการหันมาให้ความสำคัญเรื่องความปลอดภัย ความปลอดภัยและการดูแลสุขภาพมากขึ้น โดยควรให้ความสำคัญต่อการสนับสนุนการดำเนินการด้านโลจิสติกส์ที่มีความปลอดภัยและเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม (Green & Safety Logistics)

สำหรับภาคเอกชน ควรปรับเปลี่ยนการบริหารจัดการ **คลังสินค้า** ให้สามารถรองรับการดำเนินธุรกิจในรูปแบบพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ อาทิ การจัดให้มีพื้นที่จัดเก็บสินค้าระหว่างการผลิต (Work in Process) เพื่อรอการผลิตขั้นสุดท้ายตามความต้องการของผู้บริโภค การพัฒนาคลังสินค้าสู่การบริการคลังสินค้าพร้อมจัดส่ง (Fulfillment) รองรับปริมาณสินค้าตามการขยายตัวของธุรกิจพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ รวมทั้งตั้งศูนย์กระจายสินค้าส่วนภูมิภาค (Regional Distribution) ในพื้นที่ที่เป็นแหล่งผู้บริโภคเพื่อตอบสนองความต้องการขนส่งแบบถึงมือผู้รับ (Door-to-Door) ที่เพิ่มสูงขึ้นและลดต้นทุนการขนส่งสินค้า



ทั้งนี้ ปัจจัยสำคัญที่จะช่วยสนับสนุนให้การดำเนินการของผู้ประกอบการโลจิสติกส์ไทยให้สามารถเก็บเกี่ยวผลประโยชน์จากสถานการณ์ที่เปลี่ยนแปลงไป คือ **การใช้โครงสร้างพื้นฐาน**

ด้านเทคโนโลยีสารสนเทศในอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ โดยเฉพาะระบบการจัดเก็บและเชื่อมโยงข้อมูลที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้ผู้ประกอบการนำมาใช้เป็นเครื่องมือประกอบการวิเคราะห์ ติดตาม ประเมินผล และวางแผนการเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการคลังสินค้าและการขนส่ง รวมทั้งนำไปใช้จัดทำแบบจำลองธุรกิจโลจิสติกส์ (Logistics Simulation Model) เพื่อให้ผู้ประกอบการสามารถปรับกลยุทธ์การดำเนินธุรกิจสอดคล้องกับความต้องการของตลาดที่เปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็ว ตลอดจนปรับเปลี่ยนรูปแบบการดำเนินธุรกิจไปสู่ B2C (Business to Consumer) ผ่านช่องทางอิเล็กทรอนิกส์ได้อย่างมีประสิทธิภาพ โดยสนับสนุนการเชื่อมโยงการค้าสู่รูปแบบพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ เพื่อให้สามารถขยายโอกาสทางการตลาดสอดคล้องกับพฤติกรรมผู้บริโภคที่ปรับเปลี่ยนไปใช้เทคโนโลยีดิจิทัล (Digital Technology) รวมทั้งเร่งปรับปรุงกฎระเบียบให้สามารถรองรับและลดเงื่อนไขที่เป็นอุปสรรคในการดำเนินธุรกิจโดยเฉพาะระบบการชำระเงินทางอิเล็กทรอนิกส์ (E-payment)



นอกจากนี้ การสร้างเครือข่ายผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทย และสร้างพันธมิตรกับผู้ประกอบการในระดับภูมิภาค เป็นแนวทางหนึ่งที่สำคัญสำหรับการเก็บเกี่ยวผลประโยชน์ในธุรกิจขนส่งทั้งในระดับประเทศและระหว่างประเทศ โดยส่งเสริมให้ผู้ประกอบการไทยเข้าไปร่วมลงทุนกับผู้ประกอบการในประเทศเพื่อนบ้าน การจัดตั้งศูนย์บริการข้อมูลข่าวสารเพื่อแลกเปลี่ยนข้อมูลระหว่างกันโดยเฉพาะในภาวะฉุกเฉิน รวมทั้งสนับสนุนมาตรการทางการเงินและมาตรการทางภาษีให้แก่ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทยในการลงทุนและสร้างเครือข่ายธุรกิจในอนาคต ตลอดจนปรับเปลี่ยนรูปแบบการดำเนินธุรกิจไปสู่แนวคิดเศรษฐกิจแบ่งปัน (Sharing Economy) เพื่อให้เกิดการใช้ทรัพยากรร่วมกัน และลดต้นทุนธุรกิจ รวมทั้งการประกอบกิจการของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ที่อยู่บนพื้นฐานการรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อมตามที่กฎหมายกำหนดซึ่งจะเป็นปัจจัยสำคัญในการเสริมสร้างความน่าเชื่อถือและสร้างความยั่งยืนให้แก่ธุรกิจโลจิสติกส์ไทย



จากที่กล่าวมาในช่วงต้น ประเทศไทยควรใช้โอกาสและศักยภาพในการรับมือกับการแพร่ระบาดของโรค ในการเตรียมความพร้อมและวางแนวทางการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ให้สอดคล้องสถานการณ์เศรษฐกิจโลกที่จะเปลี่ยนแปลงไป เพื่อให้ประเทศไทยมีความสามารถที่จะแข่งขันได้อย่างมีประสิทธิภาพในระดับสากล อย่างไรก็ตาม การขับเคลื่อนการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยท่ามกลางภาวะเศรษฐกิจโลกยังมีความเสี่ยงและความไม่แน่นอนสูง และในสถานการณ์ต่อจากนี้ จำเป็นต้องอาศัยความร่วมมือกันของทุกภาคส่วน ทั้งหน่วยงานภาครัฐ ภาคเอกชนและภาควิชาการ ในการพัฒนาขับเคลื่อนระบบโลจิสติกส์ให้สามารถสนับสนุนการเจริญเติบโตของเศรษฐกิจได้อย่างมีประสิทธิภาพและเกิดความยั่งยืน





การพัฒนาเชิงพื้นที่เพื่อส่งเสริมการค้าและการลงทุนของประเทศไทย

การพัฒนาเชิงพื้นที่ เป็นปัจจัยหนึ่งที่มีความสำคัญต่อการเสริมสร้างขีดความสามารถทางการแข่งขันของประเทศ เพื่อตอบสนองต่อเป้าหมายการพัฒนาประเทศไทย

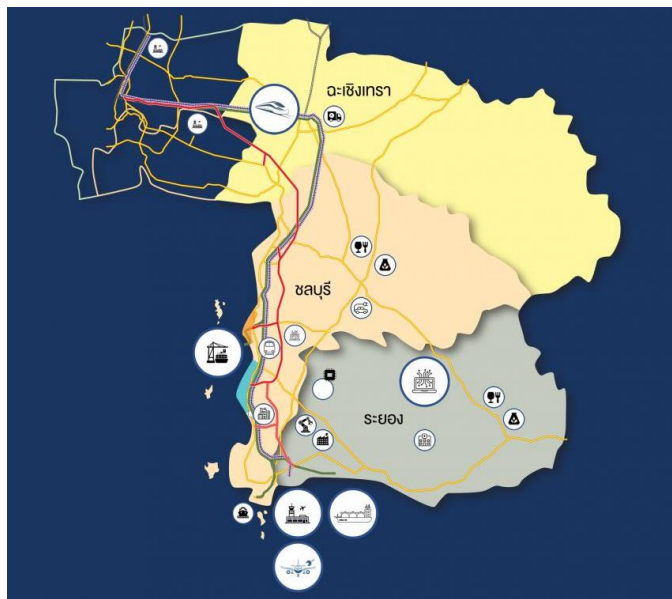
ในด้านการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศให้เกิดความต่อเนื่องตามยุทธศาสตร์ชาติ พ.ศ.2561-2580 และแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ 3 (พ.ศ.2560-2565) ยุทธศาสตร์ที่ 2 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก ได้วางหลักการในการขับเคลื่อนการพัฒนาเชิงพื้นที่ภายใต้กลยุทธ์ที่ 1 พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งและเครือข่ายโลจิสติกส์ตามเส้นทางยุทธศาสตร์เพื่อเชื่อมโยงภูมิภาคและเป็นประตูการค้า ที่มุ่งเน้นสนับสนุนการปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งสู่การขนส่งที่มีประสิทธิภาพ ส่งเสริมการปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งและการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ การสร้างเครือข่ายโลจิสติกส์ตามเส้นทางยุทธศาสตร์และการเชื่อมโยงสู่ประเทศเพื่อนบ้าน การพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกและศูนย์บริการโลจิสติกส์ และการพัฒนาพื้นที่เมืองชายแดนเพื่อสนับสนุนการขนส่งและโลจิสติกส์



ทั้งนี้ ประเทศไทยได้ให้ความสำคัญกับการพัฒนาเชิงพื้นที่เป็นนโยบายสำคัญเพื่อการพัฒนาพื้นที่ในภูมิภาคให้เป็นพื้นที่เศรษฐกิจใหม่รองรับการลงทุนและช่วยลดการกระจุกตัวของการลงทุนในพื้นที่ภาคกลางและการกระจายความเจริญไปยังภูมิภาค ลดความเหลื่อมล้ำและยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชน โดยกำหนดให้มีการพัฒนาเศรษฐกิจที่สำคัญของประเทศ ได้แก่

1. การพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor: EEC)

เป็นการพัฒนาเชิงพื้นที่ที่ต่อยอดความสำเร็จมาจากแผนพัฒนาเศรษฐกิจภาคตะวันออก หรือ Eastern Seaboard ซึ่งดำเนินมาตลอดกว่า 30 ปีที่ผ่านมา โดยการพัฒนาพื้นที่ในเขต 3 จังหวัดคือ ชลบุรี ระยอง และฉะเชิงเทรา มีเป้าหมายเพื่อส่งเสริมการลงทุนที่จะยกระดับอุตสาหกรรมของประเทศ ประกอบด้วย (1) การต่อยอด 5 อุตสาหกรรมเดิม คือ ยานยนต์สมัยใหม่ อิเล็กทรอนิกส์อัจฉริยะ การท่องเที่ยวกลุ่มรายได้ดีและการท่องเที่ยวเชิงสุขภาพ การเกษตรและเทคโนโลยีชีวภาพ และการแปรรูปอาหาร และ (2) การพัฒนา 5 อุตสาหกรรมอนาคต คือ หุ่นยนต์เพื่อการอุตสาหกรรม การบินและโลจิสติกส์ เชื้อเพลิงชีวภาพและเคมีชีวภาพ ดิจิทัล การแพทย์ครบวงจร ซึ่งเป็นการเพิ่มความสามารถในการแข่งขันและทำให้เศรษฐกิจของไทยเติบโตได้ในระยะยาว



ที่มา: สศช.

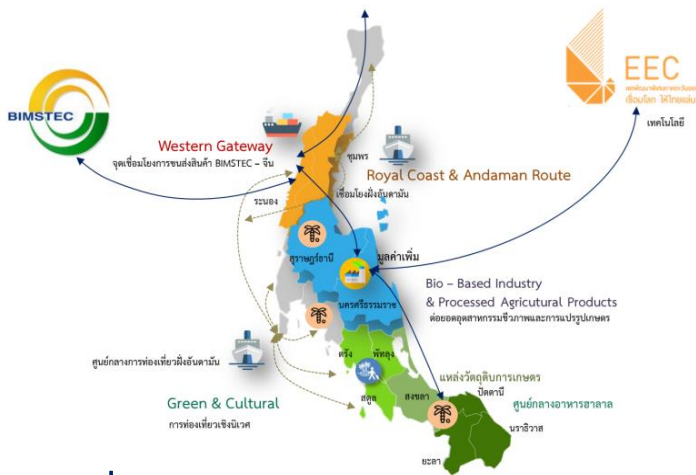


2. การพัฒนาพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้ (Southern Economic Corridor: SEC)

เป็นการพัฒนาพื้นที่เศรษฐกิจใหม่ของภาคใต้ตอนบน โดยใช้ประโยชน์จากทรัพยากรในพื้นที่ที่มีสานกับเทคโนโลยีและนวัตกรรม และความได้เปรียบทางกายภาพและที่ตั้งของพื้นที่ ควบคู่ไปกับการอนุรักษ์และฟื้นฟูทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม โดยการพัฒนาคอริดัมพื้นที่ 4 จังหวัด คือ ชุมพร ระนอง สุราษฎร์ธานี และนครศรีธรรมราช มีเป้าหมายเพื่อพัฒนาประตูการค้าฝั่งตะวันตกให้สามารถเชื่อมโยงกับกลุ่มประเทศ BIMSTEC และเป็นประตูสู่การท่องเที่ยวอ่าวไทยและอันดามันด้วยการท่องเที่ยวเชิงนิเวศ พัฒนาอุตสาหกรรมฐานชีวภาพและการแปรรูป สินค้าเกษตร โดยยกระดับเกษตรกรรายย่อยให้มีความสามารถในการผลิตและแปรรูปเพื่อสร้างมูลค่าเพิ่ม รวมทั้งส่งเสริมแนวทางการอนุรักษ์ทรัพยากรทางทะเล ป่าไม้และป่าชายเลน ให้มีความอุดมสมบูรณ์และสวยงาม



ตลาดระดับสากล (2) พื้นที่เศรษฐกิจฐานชีวภาพหลักของ **ประเทศ** ประกอบด้วย 9 จังหวัดภาคเหนือตอนล่าง (นครสวรรค์ กำแพงเพชร พิจิตร พิษณุโลก ตาก เพชรบูรณ์ สุโขทัย อุตรดิตถ์ และอุทัยธานี) พัฒนาเป็นเขตพัฒนาอุตสาหกรรมชีวภาพ (Bio Economy Corridor : BEC) เชื่อมโยงกับภาคตะวันออกเฉียงเหนือซึ่งจะเป็นแหล่งอุตสาหกรรมฐานชีวภาพหลักของประเทศ และ (3) พื้นที่เร่งรัดการพัฒนา (Highland Development Cluster) ประกอบด้วยจังหวัดที่ยังมีข้อจำกัดเชิงกายภาพสูง 4 จังหวัด ได้แก่ แม่ฮ่องสอน พะเยา แพร่ และน่าน ที่มีสภาพพื้นที่ส่วนใหญ่เป็นภูเขาสูงและป่าสงวน จำเป็นต้องเร่งรัดแก้ไขปัญหาคความยากจนและยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชน โดยการสร้างความมั่นคงในที่ดินทำกิน พัฒนาและปรับปรุงเส้นทางคมนาคม พัฒนาแหล่งน้ำเพื่อการเกษตรและอุปโภคบริโภค รวมทั้งพัฒนาระบบไฟฟ้าและระบบ ICT ให้ทั่วถึงอย่างมีคุณภาพและเหมาะสมกับสภาพพื้นที่

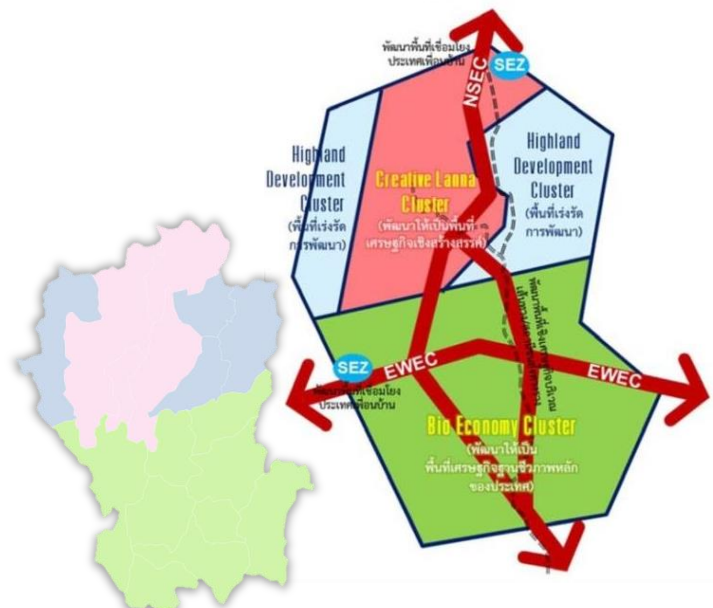


ที่มา: กลอ. สศช.

3. การพัฒนาเศรษฐกิจหลักเชิงพื้นที่ภาคเหนือ (Northern Economic Cluster: NEC)

เป็นกรอบหลักการการพัฒนาพื้นที่เพื่อต่อยอดอุตสาหกรรมที่มีศักยภาพและสร้างฐานอุตสาหกรรมใหม่ให้เกิดการสนับสนุน การพัฒนาเศรษฐกิจฐานรากของภาค มีเป้าหมายการพัฒนาให้เป็นฐานเศรษฐกิจสร้างสรรค์ที่มีมูลค่าสูง และเชื่อมโยงเศรษฐกิจกับประเทศในกลุ่มอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง โดยรูปแบบและแนวทางการพัฒนาพื้นที่แบ่งเป็น 3 กลุ่ม ดังนี้

(1) พื้นที่เศรษฐกิจเชิงสร้างสรรค์ ประกอบด้วย 4 จังหวัดภาคเหนือตอนบน (เชียงใหม่ เชียงราย ลำพูน ลำปาง) โดยใช้ความโดดเด่นของอารยธรรมล้านนาพัฒนาเชื่อมโยงสู่ภาคเศรษฐกิจ ทั้งการท่องเที่ยว บริการและผลิตภัณฑ์ต่อเนื่อง เพื่อยกระดับรายได้จากผลิตภัณฑ์และบริการสร้างสรรค์ที่เข้าสู่

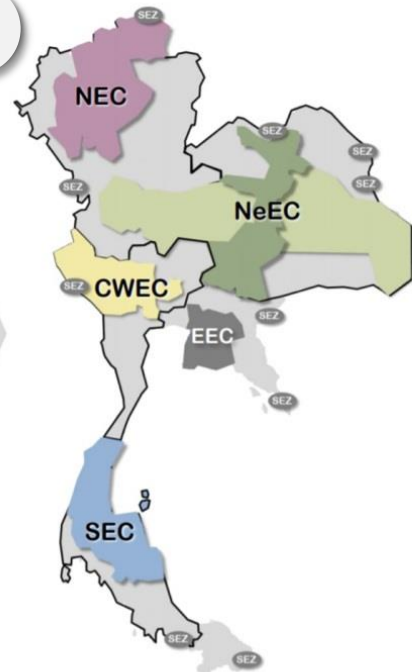
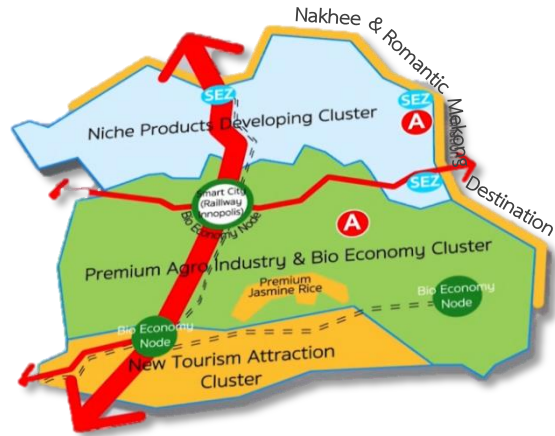


ที่มา: สศช.



4. การพัฒนาพื้นที่เศรษฐกิจภาคตะวันออกเฉียงเหนือ (Northeastern Economic Cluster : NeEC)

เป็นกรอบหลักการพัฒนาพื้นที่โดยใช้ความได้เปรียบในเชิงที่ตั้งที่สามารถเชื่อมโยง สปป.ลาว เวียดนามตอนเหนือ ต่อเนื่องไปยังจีน และเชื่อมโยงกับพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือของประเทศ โดยรูปแบบและแนวทางการพัฒนาแบ่งเป็น 4 กลุ่ม คือ (1) **พื้นที่พัฒนาผลิตภัณฑ์พื้นที่ที่มีอัตลักษณ์เฉพาะคุณภาพสูง** โดยพัฒนาศูนย์กลางแฟชั่นผ้าไหม ผ้าฝ้าย ผ้าย้อมคราม ส่งเสริมการเลี้ยงโคเนื้อคุณภาพสูง และส่งเสริมการปลูกพืชผัก ไม้ดอกไม้ประดับเมืองหนาว และสมุนไพร (2) **พื้นที่เศรษฐกิจฐานชีวภาพและอุตสาหกรรมเกษตรมูลค่าสูง** โดยพัฒนาข้าวหอมมะลิ พืชกลาร้องให้และพืชสมุนไพร ให้ได้มาตรฐานเกษตรปลอดภัยและอินทรีย์ รวมทั้งพัฒนาอุตสาหกรรมแปรรูปเนื้อคุณภาพสูงให้ได้มาตรฐานอุตสาหกรรม (GMP) และพัฒนาฐานอุตสาหกรรมชีวภาพโดยต่อยอดการผลิตวัตถุดิบทางการเกษตรไปสู่ผลิตภัณฑ์มูลค่าสูง (3) **พื้นที่ที่มีศักยภาพสูงในการดึงดูดนักท่องเที่ยว** โดยส่งเสริมการท่องเที่ยวริมแม่น้ำโขง ส่งเสริมการท่องเที่ยว



ที่มา: สศช.

ทั้งนี้ การพัฒนาพื้นที่ของประเทศไทย นอกจากการเชื่อมโยงเขตเศรษฐกิจภายในประเทศแล้ว ยังมีปัจจัยที่สำคัญและจำเป็นต่อการสร้างความสำเร็จในการพัฒนาพื้นที่ของประเทศไทย คือ ความเชื่อมโยงและการพัฒนาของประเทศเพื่อนบ้าน ได้แก่ สปป.ลาว เมียนมา กัมพูชา และมาเลเซีย รวมทั้งคำนึงถึงความเชื่อมโยงประเทศคู่ค้าที่สำคัญ อาทิ จีน อินเดีย เวียดนาม เพื่อเชื่อมโยงแหล่งวัตถุดิบ แหล่งผลิตและตลาด ซึ่งจะทำให้สามารถบริหารจัดการจัดการโลจิสติกส์ได้อย่างเป็นระบบ เพื่อให้การพัฒนาพื้นที่ของประเทศไทยประสบความสำเร็จอย่างเป็นรูปธรรม เกิดการกระจายรายได้สู่ประชาชนในภูมิภาคต่าง ๆ สามารถเพิ่มขีดความสามารถทางการแข่งขัน และนำไปสู่การสร้างที่ยั่งยืนให้แก่เศรษฐกิจของประเทศ

การพัฒนาเชิงพื้นที่ ของประเทศเพื่อนบ้าน

1. ประเทศกัมพูชา

การพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษเป็นนโยบายการพัฒนาเศรษฐกิจและส่งเสริมการลงทุนที่สำคัญของรัฐบาลกัมพูชา ซึ่งมีเขตเศรษฐกิจพิเศษที่สำคัญ 3 แห่ง ได้แก่ เขตเศรษฐกิจพิเศษปอยเปต-โอเนียง เขตเศรษฐกิจพิเศษพนมเปญ และเขตเศรษฐกิจพิเศษสีหนุวิลล์ 2 มีวัตถุประสงค์เพื่อพัฒนาเป็นเขตอุตสาหกรรม การค้า และที่อยู่อาศัย มุ่งเน้นอุตสาหกรรมที่ใช้แรงงานเข้มข้น (labor-intensive) และอุตสาหกรรมเบา เช่น เครื่องนุ่งห่ม รองเท้า อุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์ การแปรรูปอาหาร เป็นต้น โดยมีประเทศกลุ่มผู้ลงทุนหลัก คือ ประเทศญี่ปุ่น ประเทศจีน และไต้หวัน ซึ่งแต่ละเขตเศรษฐกิจพิเศษมีจุดเด่นและความเชื่อมโยงกับประเทศไทย ดังนี้



ที่มา: กลอ. สศช.

1.1 เขตเศรษฐกิจพิเศษปอยเปต-โอเนียง (Poi Pet O'Neang SEZ) ตั้งอยู่ในจังหวัดบันเตียเมียนเจย พัฒนาโดยกลุ่มนักลงทุนจีน ห่างจากชายแดนไทยเป็นระยะทาง 20 กิโลเมตร และห่างจากท่าเรือแหลมฉบัง 250 กิโลเมตร จึงมีความสะดวกในการขนส่งสินค้าระหว่างไทยกับกัมพูชา ผ่านชายแดนอรัญประเทศ-ปอยเปต เหมาะสำหรับโรงงานที่ต้องนำเข้าวัตถุดิบจากประเทศไทย หรือผลิตและส่งกลับไปยังประเทศไทยเพื่อจำหน่าย ผลิตต่อหรือส่งออกไปยังประเทศต่าง ๆ ผ่านท่าเรือแหลมฉบัง

1.2 เขตเศรษฐกิจพิเศษพนมเปญ (Phnom Penh SEZ) อยู่ในจังหวัดพนมเปญ เมืองหลวงของกัมพูชา พัฒนาโดยกลุ่มนักลงทุนญี่ปุ่น มีระยะทางห่างจากเมืองหลวงและท่าเรือพนมเปญ 18 และ 48 กิโลเมตร ตามลำดับ และห่าง

การพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษ (Special Economic Zone: SEZ) เป็นยุทธศาสตร์สำคัญของประเทศสมาชิกอาเซียนหลายประเทศในการพัฒนาพื้นที่เพื่อส่งเสริมการค้าและการลงทุน โดยข้อมูลจากธนาคารโลกพบว่าเขตเศรษฐกิจพิเศษของประเทศในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ส่วนใหญ่เป็นเขตเศรษฐกิจพิเศษในรูปแบบการแปรรูปเพื่อการส่งออก ซึ่งดำเนินกิจกรรมในอุตสาหกรรมที่เน้นการใช้แรงงานเข้มข้นและใช้ทักษะต่ำ อาทิ สิ่งทอและเครื่องนุ่งห่ม แต่มีบางประเทศที่ประสบความสำเร็จในการส่งเสริมให้เกิดกิจกรรมการผลิตในอุตสาหกรรมที่ใช้ทักษะแรงงานขั้นสูงและสามารถสร้างมูลค่าเพิ่มในเขตเศรษฐกิจพิเศษคือ ประเทศมาเลเซีย ที่สามารถดึงดูดเงินลงทุนในอุตสาหกรรมที่ใช้ทักษะสูง เช่น เครื่องใช้ไฟฟ้าและอิเล็กทรอนิกส์ ยานยนต์ และชิ้นส่วน และเคมีภัณฑ์ เป็นต้น

ดังนั้น เพื่อสะท้อนภาพกว้างของทิศทางการพัฒนาเชิงพื้นที่ในระดับภูมิภาคและระดับประเทศ ซึ่งจะเป็นประโยชน์ต่อการวางแผนนโยบายการพัฒนาเชิงพื้นที่ (Area-based Policy) และการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ให้เป็นไปตามทิศทางการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ให้สามารถเชื่อมโยงกิจกรรมทางเศรษฐกิจหรือการผลิตร่วม (Co-Production) และเชื่อมโยงด้านกายภาพจากเขตเศรษฐกิจพิเศษไปยังประตูการค้า จุดรวบรวมและกระจายสินค้า และตลาดปลายทางได้ กองยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์จึงได้ดำเนินการรวบรวมข้อมูลความก้าวหน้าของการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษและพื้นที่พิเศษต่าง ๆ ของประเทศเพื่อนบ้านที่มีความสำคัญ โดยมีรายละเอียดโดยสรุปดังนี้

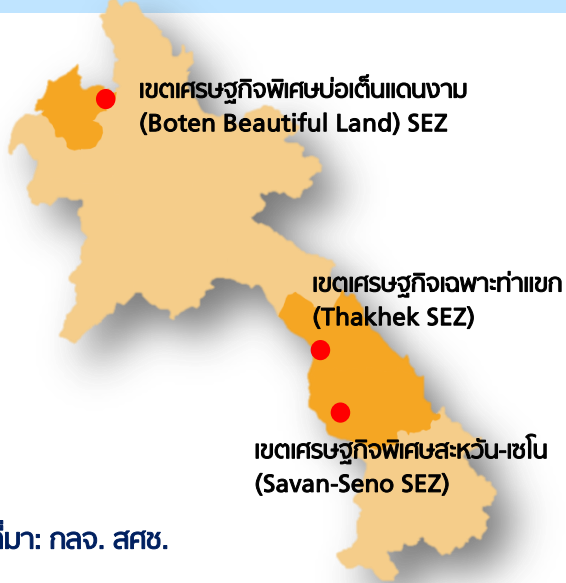




จากท่าเรือน้ำลึกสีหนุวิลล์ 210 กิโลเมตร มีความพร้อมด้านสาธารณูปโภคขั้นพื้นฐานเนื่องจากอยู่ใกล้เมืองหลวง และมีความสะดวกด้านการขนส่ง ทั้งทางบก ทางน้ำและทางอากาศ จึงเหมาะสำหรับโรงงานที่จำเป็นต้องนำเข้าวัตถุดิบและส่งออกสินค้าไปยังหลายประเทศทั่วโลก

1.3 เขตเศรษฐกิจพิเศษสีหนุวิลล์ 2 (Sihanoukville SEZ 2)
อยู่ในจังหวัดพระสีหนุ พัฒนาโดยกลุ่มนักลงทุนจีน มีระยะทางห่างจากท่าอากาศยานนานาชาติสีหนุวิลล์ 3 กิโลเมตร ห่างจากท่าเรือน้ำลึกสีหนุวิลล์ 12 กิโลเมตร และห่างจากกรุงพนมเปญ 210 กิโลเมตร สามารถเชื่อมโยงการขนส่งสินค้าระหว่างไทยกับกัมพูชาผ่านทางท่าเรือแหลมฉบังกับท่าเรือสีหนุวิลล์ หรือท่าเรือจังหวัดตราด เหมาะสำหรับโรงงานที่ต้องนำเข้าวัตถุดิบจากประเทศไทย หรือต้องการส่งออกสินค้าไปยังประเทศที่สามผ่านทางท่าเรือน้ำลึกสีหนุวิลล์

2. สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว หรือ สปป.ลาว



ในปี 2554 รัฐบาล สปป.ลาว ได้จัดทำแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษ (Special Economic Zone) และเขตเศรษฐกิจเฉพาะ (Specific Economic Zone) ปี 2554-2563 ขึ้น เพื่อเร่งรัดการพัฒนาเศรษฐกิจตามทิศทางการพัฒนาประเทศภายใต้แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 7 มีเขตเศรษฐกิจพิเศษและเขตเศรษฐกิจเฉพาะที่สำคัญ ได้แก่

2.1 เขตเศรษฐกิจพิเศษบ่อเต็นแดนงาม (Boten Beautiful Land SEZ) ตั้งอยู่ที่แขวงหลวงน้ำทา ได้รับการลงทุนและพัฒนาโดยบริษัทจากประเทศจีน มีวัตถุประสงค์เพื่อเป็นเขตพัฒนาโครงสร้างทางเศรษฐกิจภาคบริการและการค้า อยู่ใกล้บริเวณเขตชายแดนสปป.ลาว-จีนตอนใต้บนเส้นทางสาย R3A เป็นเส้นทางสำคัญที่เชื่อมโยงการขนส่งสินค้าระหว่างพื้นที่จีนตอนใต้และเอเชียตะวันออกเฉียงใต้

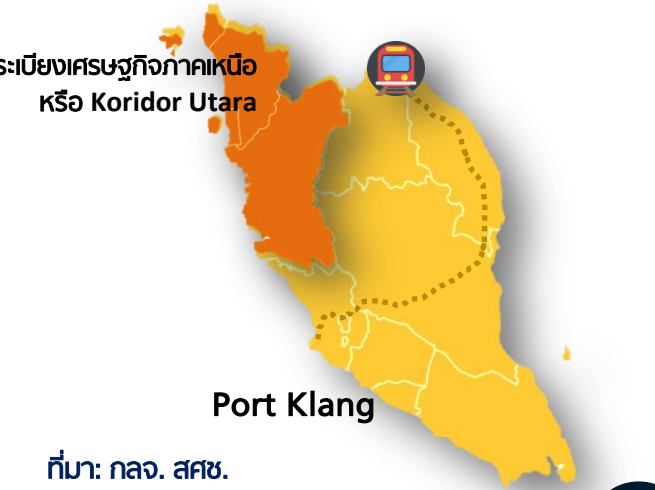
โดยสามารถเชื่อมโยงเส้นทางจากประเทศไทย ไปยัง สปป.ลาว และเมืองคุนหมิงในมณฑลยูนนาน ประเทศจีน

2.2 เขตเศรษฐกิจเฉพาะท่าแขก (Thakhek SEZ)
ตั้งอยู่ในแขวงคำม่วน โดยรัฐบาล สปป.ลาวเป็นผู้พัฒนา มีวัตถุประสงค์เพื่อพัฒนาเป็นเขตบริการการค้า การลงทุน มีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อรองรับการลงทุน การท่องเที่ยวและบริการ พื้นที่อยู่ห่างจากสะพานมิตรภาพไทย-สปป.ลาว แห่งที่ 3 (จังหวัดนครพนม-แขวงคำม่วน) เพียง 14 กิโลเมตร และอยู่ใกล้กับถนนหมายเลข R12 ซึ่งเชื่อมโยงประเทศไทย สปป.ลาว ต่ไปยังท่าเรือน้ำลึก Young Anh ของเวียดนาม และเมืองหนานหนิง ในเขตปกครองตนเองกว่างซีจ้วง ทางตอนใต้ของประเทศจีน

2.3 เขตเศรษฐกิจพิเศษสะหวัน-เซโน (Savan-Seno SEZ) ตั้งอยู่ที่แขวงสะหวันนะเขต พัฒนาโดยรัฐบาล สปป.ลาว ร่วมกับกลุ่มนักลงทุนมาเลเซีย เพื่อพัฒนาให้เป็นเขตการค้า การบริการและอุตสาหกรรม พื้นที่อยู่ใกล้กับสะพานมิตรภาพไทย-สปป.ลาว แห่งที่ 2 (จังหวัดมุกดาหาร-แขวงสะหวันนะเขต) สามารถเชื่อมโยงไปยังเส้นทางสาย R9 และเส้นทางเศรษฐกิจตามแนวตะวันออก-ตะวันตก (East-West Economic Corridor : EWEC) ซึ่งเชื่อมต่อระหว่างเมียนมา ไทย สปป.ลาว และเวียดนาม

3. ประเทศมาเลเซีย

จากแผนพัฒนาเศรษฐกิจแห่งชาติฉบับที่ 9 และฉบับที่ 10 รัฐบาลมาเลเซียได้คัดเลือกพื้นที่ในภูมิภาคต่างๆ ของประเทศให้เป็นระเบียบเศรษฐกิจของประเทศ โดยระบุโอกาสการลงทุนและให้สิทธิประโยชน์ในอัตราที่สูงกว่าปกติเพื่อสร้างบรรยากาศการลงทุนและเป็นการวางแผนระยะยาวในการพัฒนาประเทศเข้าสู่การเป็นประเทศรายได้สูง ทั้งนี้ เขตเศรษฐกิจพิเศษของมาเลเซียที่มีความสำคัญต่อการเชื่อมโยงการขนส่ง การค้า และการลงทุนกับประเทศไทย คือ เขตเศรษฐกิจ Koridor Utara (Northern Corridor Economic Region)





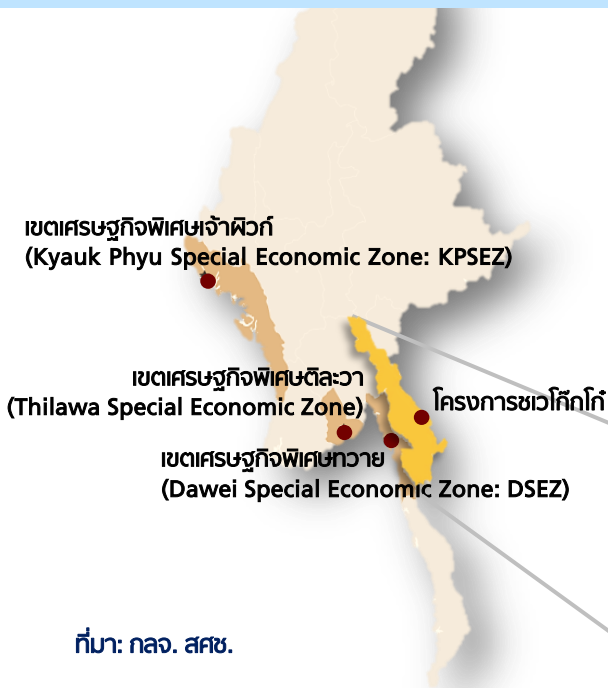
อยู่ทางตอนเหนือของฝั่งมาเลเซียตะวันตก มีอาณาเขตติดต่อกับ จังหวัดสตูล สงขลา ยะลาและนราธิวาสของประเทศไทย โดย มุ่งเน้นพัฒนาเป็นเขตอุตสาหกรรม 4 ประเภท คือ อุตสาหกรรม ภาควัสดุ อุตสาหกรรมปิโตรเคมี อุตสาหกรรมภาคเกษตรกรรม และอุตสาหกรรมชีวภาพ และอุตสาหกรรมภาคบริการ เขตเศรษฐกิจ Koridor Utara สามารถเชื่อมโยงไปยังท่าเรือกลัง (Klang Port) ทางตอนใต้ ซึ่งเป็นท่าเรือสำคัญทางฝั่งตะวันตกที่เชื่อมโยงกับ ท่าเรือกuantan (Kuantan Port) ที่ตั้งอยู่ทางฝั่งตะวันออกผ่าน โครงการขนาดใหญ่ (Mega Project) คือ โครงการ East Coast Rail Link (ECRL) ที่เป็นการร่วมทุนระหว่างมาเลเซียและจีน เพื่อเชื่อมโยงเส้นทางสองฝั่งทะเล

เอเชียใต้ และเชื่อมโยงกับโครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจ พิเศษภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor: EEC) ของไทย

4.2 เขตเศรษฐกิจพิเศษติละวา (Thilawa SEZ) ตั้งอยู่ ระหว่างเขต Thanlyin และเขต Kyauktan ใกล้กับเมืองย่างกุ้ง ไปทางใต้ประมาณ 40 กิโลเมตร เป็นการลงทุนร่วมกันระหว่าง รัฐบาลเมียนมาและบริษัทเอกชนญี่ปุ่น โดยรัฐบาลญี่ปุ่น สนับสนุนด้านการเงินและการจัดหาแหล่งเงินทุน เพื่อพัฒนา เป็นเขตอุตสาหกรรม ซึ่งมีเป้าหมาย 2 ระยะ คือ ระยะแรก เป็นอุตสาหกรรมเบาที่เน้นการผลิตเพื่อเพิ่มการส่งออก และ ระยะยาวเน้นดึงดูดอุตสาหกรรมหนัก พื้นที่อยู่ใกล้ทั้งท่าเรือ น้ำลึกแห่งใหม่ของติละวากับท่าเรือย่างกุ้งซึ่งเป็นพื้นที่เชิง ยุทธศาสตร์ที่มีกิจกรรมด้านการค้าการลงทุนมากกว่าร้อยละ 80 ของประเทศ

4.3 เขตเศรษฐกิจพิเศษเจ้าผิวัก (Kyauk Phyu SEZ) ตั้งอยู่ในรัฐยะไข่ทางภาคตะวันตกของประเทศเมียนมา ห่างจากย่างกุ้งไปทางทิศตะวันตกเฉียงเหนือประมาณ 400 กิโลเมตร โดยกลุ่มกิจการร่วมค้าของสิงคโปร์เป็นผู้พัฒนาแผนแม่บทสำหรับเขตเศรษฐกิจพิเศษเจ้าผิวัก และรัฐบาลเมียนมา ร่วมกับกลุ่มบริษัทของจีนในการพัฒนาท่าเรือน้ำลึกเจ้าผิวัก โดยการพัฒนาพื้นที่ประกอบด้วย 3 ส่วนสำคัญ คือ โครงการ ท่าเรือน้ำลึก นิคมอุตสาหกรรม และพื้นที่อยู่อาศัย ซึ่งพื้นที่ สามารถเชื่อมโยงการขนส่งสินค้าระหว่างเมียนมาและอินเดีย

4.4 การพัฒนาเมืองชเวโก๊กโก่



รัฐบาลเมียนมาให้ความสำคัญกับการพัฒนาเขตเศรษฐกิจ พิเศษ เพื่อดึงดูดให้นักลงทุนต่างชาติให้เข้ามาลงทุนและทำการ ผลิตสินค้าเพื่อสร้างงานและถ่ายทอดเทคโนโลยี รวมทั้งเพื่อ กระตุ้นการลงทุนในภาคอุตสาหกรรมต่าง ๆ โดยมีเขตเศรษฐกิจ พิเศษที่สำคัญ ได้แก่

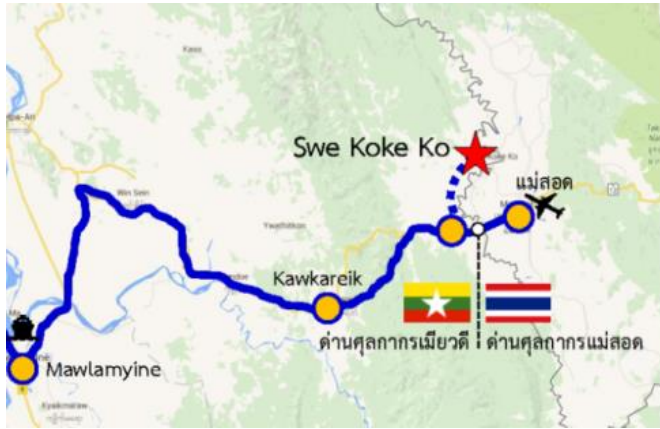
4.1 เขตเศรษฐกิจพิเศษทวาย (Dawei SEZ) ตั้งอยู่ที่ บ้านนาบุเล เมืองทวาย เขตตะนาวศรี ทางตอนใต้ของเมียนมา เป็นการลงทุนร่วมกันระหว่างรัฐบาลไทยและรัฐบาลเมียนมา ห่างจากย่างกุ้งประมาณ 600 กิโลเมตร และห่างชายแดนไทย-เมียนมา 132 กิโลเมตร มีวัตถุประสงค์เพื่อรองรับการลงทุน อุตสาหกรรมขนาดใหญ่ เน้นการลงทุนสูง (capital-intensive) โดยมีแนวคิดที่จะเปิดกว้างให้นักลงทุนนานาชาติเข้าร่วมพัฒนา เขตเศรษฐกิจพิเศษแบบครบวงจร ซึ่งในระยะยาวจะเป็นจุด เชื่อมโยงโลจิสติกส์ที่สำคัญระหว่างเอเชียตะวันออกเฉียงใต้กับ



เป็นโครงการพัฒนาเมืองชเวโก๊กโก่ของเมียนมา ซึ่งในอดีต เป็นหมู่บ้านเล็ก ๆ อยู่ภายใต้อิทธิพลของรัฐกะเหรี่ยง อยู่บริเวณ ตรงข้ามแม่น้ำเมย บริเวณตำบลแม่ปะ อำเภอแม่สอด ครอบคลุมพื้นที่ประมาณ 4.5 แสนไร่ ซึ่งกลุ่มทุนจีนได้เข้ามา ลงทุนสร้างเมืองใหม่ให้เป็นเขตเศรษฐกิจ โดยคาดว่าจะใช้เงิน ลงทุนประมาณ 4 แสนล้านบาท เป็นโครงการใหญ่ที่สุดของกลุ่ม ทุนจีนที่ลงทุนในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ มีระยะเวลาสัมปทาน ในสัญญาการเช่าที่ดินกับรัฐบาลเมียนมาและกองกำลังกะเหรี่ยง



เป็นระยะเวลา 50 ปี และสามารถต่อสัญญาเพิ่มได้อีกครั้งละ 10 ปี จำนวน 2 ครั้ง รวมทั้งสิ้น 70 ปี โดยการพัฒนาเมืองใหม่ คาดว่าจะมีชาวจีนเข้ามาอยู่อาศัยประมาณ 4 แสนคน หรือมากกว่าประชากรในอำเภอแม่สอด ถึง 4 เท่า



ที่มา: กลอ. สศช.

ทั้งนี้ จากการลงพื้นที่ติดตามความก้าวหน้าการพัฒนา ระบบโลจิสติกส์ในพื้นที่ อำเภอแม่สอด จังหวัดตาก พบว่า ระยะแรกจะมีการพัฒนาพื้นที่ในเบื้องต้นประมาณ 5 พันไร่ ซึ่งได้เริ่มมีการก่อสร้างแล้วเมื่อปี 2561 และเริ่มมีบริษัทจาก ประเทศจีนเตรียมเข้ามาเช่าอาคารพาณิชย์เพื่อเปิดธุรกิจค้าขาย สินค้าและบริการต่าง ๆ นอกจากนี้ ยังอยู่ระหว่างการก่อสร้าง ห้างสรรพสินค้า โรงพยาบาล รวมไปถึงโรงแรมขนาดใหญ่และ คอนโดมิเนียมจำนวนมากเพื่อรองรับการเข้ามาอยู่อาศัยและ ประกอบธุรกิจของชาวจีนและนักลงทุนชาวต่างชาติ ซึ่งจีนมี แนวโน้มที่จะลงทุนก่อสร้างมอเตอร์เวย์ระยะทางประมาณ 130 กิโลเมตร จากเมืองเซวโก๊โกไปสู่มืองมะละแหม่งซึ่งเป็น เมืองใหญ่อันดับ 3 ของเมียนมา ซึ่งจะเป็เส้นทางที่สามารถ เชื่อมต่อไปยังเมืองย่างกุ้งที่มีนิคมอุตสาหกรรมและท่าเรือ ที่สำคัญในการขนส่งสินค้าไปยังภูมิภาคอื่น ๆ ได้

ผลกระทบจากการพัฒนาของประเทศเพื่อนบ้านต่อประเทศไทย

การพัฒนาพื้นที่ของประเทศเพื่อนบ้านจะส่งผลกระทบต่อประเทศไทย ทั้งในมิติเศรษฐกิจและสังคม โดยประเทศไทย สามารถส่งเสริมการค้าและบริการให้มีมูลค่าเพิ่มมากขึ้นได้ เพียงแค่ระยะแรกของการพัฒนาพื้นที่ประเทศเพื่อนบ้าน โดยเฉพาะในสินค้าและบริการที่มีความจำเป็นต่อการพัฒนา พื้นที่ อาทิ วัสดุอุปกรณ์ในการก่อสร้าง สินค้าอุปโภคบริโภค ซึ่งการพัฒนาพื้นที่ของประเทศเพื่อนบ้านจะส่งผลให้ประชาชน ในพื้นที่ของประเทศเพื่อนบ้านมีค่าครองชีพในการดำเนิน ชีวิตประจำวันของสูงขึ้น ทำให้มีความสามารถในการบริโภค สินค้าและบริการที่ประเทศไทยส่งออกไปยังพื้นที่นั้นมากขึ้น ส่งผลดีต่อการส่งออกสินค้าไทยไปยังประเทศเพื่อนบ้านให้ เติบโตมากยิ่งขึ้น ในทางกลับกันการพัฒนาพื้นที่ของประเทศ เพื่อนบ้านมีผลกระทบต่อความสนใจของกลุ่มผู้ลงทุนในการ ลงทุนในพื้นที่ชายแดนประเทศเพื่อนบ้านมากกว่าลงทุน ในประเทศไทย เนื่องจากมาตรการจูงใจนักลงทุนของประเทศ เพื่อนบ้านบางประเทศที่ให้สิทธิประโยชน์มากกว่าหรือมีค่าจ้าง แรงงานที่ต่ำกว่าประเทศไทย ซึ่งอาจนำไปสู่การเปลี่ยนแปลง ของแหล่งผลิตและเส้นทางการขนส่งสินค้าจากการย้ายฐาน การผลิตที่จะเกิดมากขึ้น รวมถึงการเข้ามาแย่งชิงตลาดและ พื้นที่การค้าของผู้ประกอบการไทย นอกจากนี้ การพัฒนาพื้นที่ ของประเทศเพื่อนบ้านยังส่งผลกระทบต่อสังคมในประเด็นของ การประกอบธุรกิจบางประเภทในพื้นที่ชายแดนประเทศเพื่อน บ้าน เช่น การพนัน การนำเข้าข้อมูลผิดกฎหมายในระบบ คอมพิวเตอร์ เป็นต้น

ผลกระทบจากการพัฒนาของประเทศเพื่อนบ้านต่อประเทศไทย (ระยะแรก)



ประเทศไทยสามารถส่งเสริมการค้าและบริการให้มี มูลค่าเพิ่มมากขึ้นได้เพียงแค่ระยะแรกของการพัฒนา พื้นที่ประเทศเพื่อนบ้าน



การเข้ามาแย่งชิงตลาดและพื้นที่การค้า ของผู้ประกอบการไทย



ความสนใจของกลุ่มผู้ลงทุนที่จะไปลงทุนในพื้นที่ ชายแดนประเทศเพื่อนบ้านมากกว่าฝั่งไทย



ค่าครองชีพในการดำเนินชีวิตประจำวัน ของประชาชนในพื้นที่สูงขึ้น



การเปลี่ยนแปลงของแหล่งผลิตและเส้นทาง การขนส่งสินค้า



การประกอบธุรกิจบางประเภทในพื้นที่ชายแดนประเทศ เพื่อนบ้าน เช่น การพนัน การนำเข้าข้อมูลผิดกฎหมาย ในระบบคอมพิวเตอร์ เป็นต้น





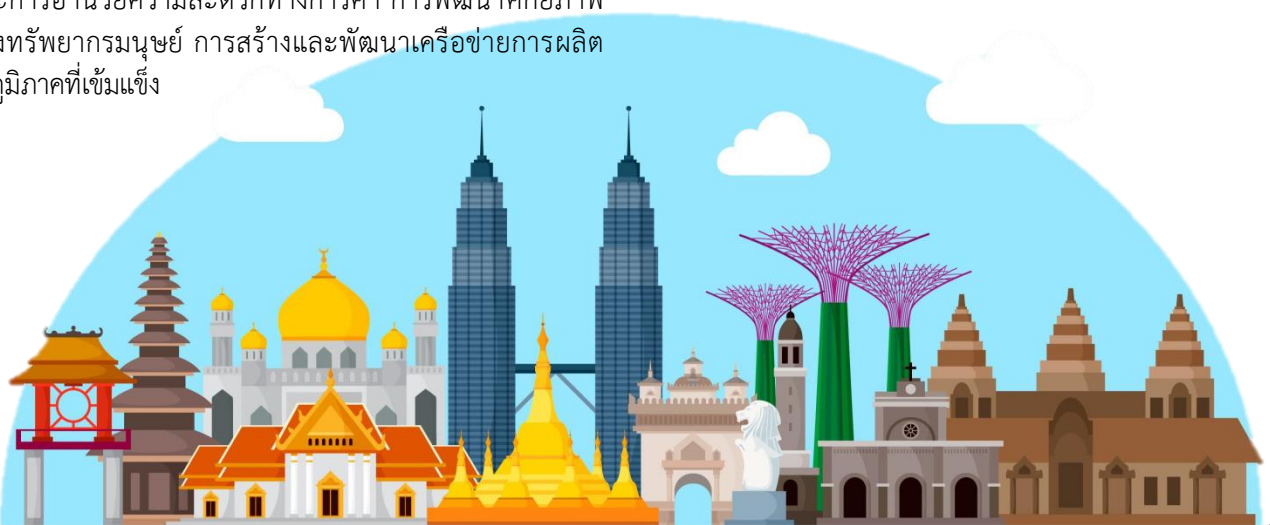
สรุปภาพรวมการพัฒนาเชิงพื้นที่ ของประเทศเพื่อนบ้าน



การรวมกลุ่มของประเทศเอเชียตะวันออกเฉียงใต้เป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC) มีเป้าหมายสำคัญ เพื่อการเป็นตลาดและฐานการผลิตเดียวกันภายใต้การเคลื่อนย้ายสินค้าและปัจจัยการผลิตเสรี เพื่อนำไปสู่การจัดสรรทรัพยากรทางเศรษฐกิจที่มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น รวมทั้งข้อตกลงความร่วมมือระดับภูมิภาคอื่น ๆ เช่น ความร่วมมือในกลุ่มประเทศอนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขง (GMS) และแผนงานการพัฒนาเขตเศรษฐกิจสามฝ่าย อินโดนีเซีย-มาเลเซีย-ไทย (IMT-GT) เพื่อส่งเสริมการใช้ประโยชน์จากโครงการระเบียงเศรษฐกิจ และใช้ประโยชน์ความร่วมมือที่สำคัญด้านการลงทุนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่จำเป็นในการเชื่อมต่อเขตเศรษฐกิจพิเศษต่าง ๆ ในอนุภาคนี้นี้ร่วมกัน สำหรับอุปสรรคสำคัญที่ประเทศสมาชิกอาเซียนต้องเร่งแก้ไขร่วมกัน คือ การลดความเหลื่อมล้ำของระดับการพัฒนา การยกระดับความร่วมมือด้านการค้าและการลงทุน ทั้งการปฏิรูปกฎระเบียบ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและบริการสาธารณสุข การพัฒนามาตรการส่งเสริมการลงทุน และการอำนวยความสะดวกทางการค้า การพัฒนาศักยภาพของทรัพยากรมนุษย์ การสร้างและพัฒนาเครือข่ายการผลิตในภูมิภาคที่เข้มแข็ง

ทั้งนี้ การพัฒนาพื้นที่โดยเฉพาะพื้นที่ชายแดนให้เป็นเขตเศรษฐกิจพิเศษก็เป็นยุทธศาสตร์หนึ่งที่ทุกประเทศในอาเซียนใช้ในการจูงใจและดึงดูดนักลงทุนจากต่างประเทศไปลงทุนกับประเทศตนเอง โดยใช้ศักยภาพของประเทศที่มีข้อได้เปรียบด้านต่างๆ เช่น จำนวนแรงงานวัยทำงาน ค่าจ้างแรงงานที่ต่ำกว่า ปัจจัยเรื่องวัตถุดิบ ท่าเรือที่ตั้ง หรือภูมิประเทศ รวมทั้งสิทธิประโยชน์ทางการค้าที่แต่ละประเทศได้รับเพื่อส่งออกสินค้าไปประเทศคู่ค้าที่สำคัญ ซึ่งเป็นปัจจัยสำคัญที่นักลงทุนต่างๆ ให้ความสำคัญในการเลือกลงทุน ทุกประเทศจึงเร่งพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษของตนให้มีความน่าสนใจและมีความพร้อมมากที่สุดเพื่อสร้างการยอมรับให้กับนักลงทุนมาลงทุนในประเทศของตน เพื่อสร้างเม็ดเงินเข้าประเทศ และสร้างงานให้ประชาชนในพื้นที่ อันจะทำให้ชีวิตความเป็นอยู่ของประชาชนในพื้นที่ดีขึ้น

อย่างไรก็ตาม จากข้อเท็จจริงการพัฒนาพื้นที่บริเวณชายแดนระหว่างไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน พบว่าการพัฒนาพื้นที่ชายแดนของประเทศเพื่อนบ้านมีกลุ่มทุนขนาดใหญ่เข้ามาลงทุนพัฒนาเป็นจำนวนมาก ซึ่งอาจจะส่งผลกระทบต่อ การกำหนดแนวทางการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษของประเทศไทยเป็นอย่างมาก โดยประเทศไทยจะต้องมีการปรับตัวและเตรียมพร้อมรองรับผลกระทบต่าง ๆ ที่เกิดขึ้น เพื่อกำหนดยุทธศาสตร์และทิศทางการขับเคลื่อนที่ชัดเจนในการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดนของไทยให้มีความเหมาะสม และสอดคล้องกับแนวทางการพัฒนาของประเทศเพื่อนบ้านในภูมิภาค จำเป็นต้องให้ความสำคัญ และศึกษาเชิงลึกเกี่ยวกับมาตรการที่เหมาะสมสำหรับการค้าชายแดนที่มีความแตกต่างกันในพื้นที่ต่างๆ และการพัฒนาพื้นที่ชายแดนของประเทศเพื่อนบ้าน เพื่อให้ประเทศไทยสามารถกำหนดนโยบายการพัฒนาในระดับพื้นที่ได้อย่างเหมาะสมต่อไป



ข่าวสารโลจิสติกส์ Logistics NEWS



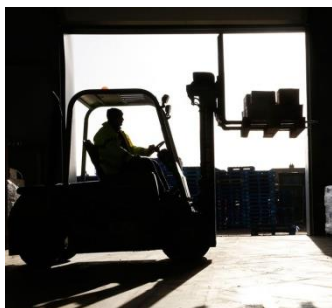
จีนเปิดเส้นทางบินขนส่งข้ามทวีป ชีอัน-โซล-แอลอ

Xinhua- จีนประกาศเปิดเที่ยวบินขนส่งสินค้าทางอากาศที่ได้รับเสรีภาพที่ 5 (Fifth-Freedom Flight) ซึ่งเป็นเที่ยวบินระหว่างกรุงโซล เมืองหลวงของสาธารณรัฐเกาหลี นครซีอันในมณฑลส่านซี และนครลอสแอนเจลิส สหรัฐอเมริกาโดยเส้นทางดังกล่าวจะดำเนินการโดยสายการบินโคเรียนแอร์ ด้วยเครื่องบินโบอิง 747-400F โดยเที่ยวบินขนส่งสินค้าของเส้นทางใหม่นี้คาดว่าจะบินสัปดาห์ละ 1 ครั้ง ซึ่งจะช่วยเพิ่มกำลังการขนส่งทางอากาศที่เกือบ 10,000 ตันต่อปี โดยขนส่งสินค้าประเภทอุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์ สินค้าส่งต่อระหว่างประเทศ สินค้าอีคอมเมิร์ซ และพืชผักผลไม้สด ปัจจุบันสนามบินนานาชาติซีอันเสียนหยางมีบริการเส้นทางการบินขนส่งสินค้าทั้งหมด 30 เส้นทาง



Amazon FedEx และ UPS เพิ่มตำแหน่งงานคลังสินค้าในสหรัฐฯ ท่ามกลางกระแสการเติบโตของออนไลน์

Transportation Toppic - การเติบโตของอีคอมเมิร์ซและห่วงโซ่อุปทานทำให้การจ้างงานในสหรัฐฯ เพิ่มขึ้น โดยประกาศรับสมัครงานด้านการขนส่งเพิ่มขึ้นร้อยละ 10 ในไตรมาสที่สามเทียบกับร้อยละ 2.5 ในปีก่อนหน้าตามรายงานของบริษัท LinkUp บริษัท UPS Inc. กำลังเพิ่มพนักงานมากกว่า 100,000 คน เพิ่มขึ้นเล็กน้อยจากปีที่แล้ว หลังจากจ้างงานไปแล้วหลายหมื่นคนเมื่อต้นปีนี้ ขณะที่ FedEx วางแผนที่จะจ้างงาน 75,000 คน ซึ่งสูงกว่าปีที่แล้วร้อยละ 27 นอกจากนี้ Amazon.com Inc. วางแผนที่จะเปิดคลังสินค้า 1,000 แห่งทั่วประเทศสหรัฐฯ และจ้างคนงานตามฤดูกาล 100,000 คน เพื่อตอบสนองความต้องการที่เติบโตขึ้น



กกท. ส่งโปรฯ ลดค่าบริการท่าเทียบเรือชายฝั่ง "แหลมฉบัง 20%-ระยอง 60%"

ทรานสปอร์ต เจอร์นัล - เรือโท กมลศักดิ์ พรหมประยูร ผู้อำนวยการท่าเรือแห่งประเทศไทย (กทท.) เปิดเผยว่า กทท. ได้ปรับลดอัตราค่าภาระยกขนและเคลื่อนย้ายตู้สินค้าที่ทำเทียบเรือชายฝั่ง (ทำเทียบเรือ A) ทำเรือแหลมฉบัง (ทลฉ.) และลดอัตราค่าธรรมเนียมท่าเรือระยอง (ทรน.) เพื่อส่งเสริมและกระตุ้นให้ผู้ให้บริการหันมาใช้บริการที่ กทท. สำหรับการปรับลดอัตราค่าภาระยกขนและค่าธรรมเนียมเคลื่อนย้ายตู้สินค้าที่ทำเทียบเรือชายฝั่ง (ทำเทียบเรือ A) ทลฉ. ในอัตราร้อยละ 20 ซึ่งอยู่ในกรอบอัตราขั้นต่ำ-ขั้นสูง ในส่วนของ ทรน. ได้มีการส่งเสริมการขาย โดยลดอัตราค่าธรรมเนียมเฉพาะกลุ่มเรือและตู้สินค้าคอนเทนเนอร์ เริ่มตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2563 ที่ผ่านมาถือเป็นส่วนหนึ่งในการส่งเสริมการตลาดและจูงใจให้ผู้มาใช้บริการมากขึ้น



"BEST Inc." ยักษ์ใหญ่โลจิสติกส์จีนเร่งบุกตลาดเอเชียอาคเนย์

Xinhua- BEST Inc. ผู้นำการให้บริการด้านโลจิสติกส์ของจีนแถลงว่า บริษัทเริ่มเปิดให้บริการขนส่งสินค้าในประเทศมาเลเซีย กัมพูชา และสิงคโปร์แล้ว โดยมีแผนจะสร้างสถานีสั่งพัสดิจำนวน 400 แห่ง และศูนย์ขนถ่ายพัสดุ 12 แห่งใน 3 ประเทศ ภายในเวลา 3 ปี บริษัทระบุว่าการขยายศูนย์ขนถ่ายพัสดุในกรุงกัวลาลัมเปอร์และกรุงพนมเปญ จะมีการติดตั้งอุปกรณ์อัตโนมัติรุ่นใหม่ล่าสุดเพื่อให้แน่ใจว่ากระบวนการคัดแยก การขนถ่ายหนัก และขั้นตอนการส่งมอบพัสดุจะมีประสิทธิภาพสูง อนึ่ง ผลวิจัยล่าสุดโดยศูนย์วิจัยและพัฒนาของการไปรษณีย์สาธารณรัฐประชาชนจีน (SPB) ระบุว่าประเทศในแถบเอเชียตะวันออกเฉียงใต้กลายเป็นจุดหมายปลายทางด้านการลงทุนที่ได้รับความนิยมสูงสุดของบรรดาบริษัทโลจิสติกส์จากประเทศจีน



โรจน-อิกโก ลุยตั้งนิคมฯ ใหม่อีอีอี กระตุ้นลงทุน 7 หมื่นล้าน

โพสต์ทูเดย์ - น.ส.สมจิณณ์ พิลึก ผู้ว่าการการนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย (กนอ.) เปิดเผยว่า ที่ประชุมคณะกรรมการ กนอ.(บอร์ด กนอ.) ครั้งที่ 14/2563 มีมติอนุมัติจัดตั้งนิคมอุตสาหกรรมใหม่ 2 แห่ง ในรูปแบบของนิคมอุตสาหกรรมร่วมดำเนินงานกับ กนอ.พื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (อีอีอี) รองรับการลงทุนของอุตสาหกรรมเป้าหมาย S-Curve และ New S-Curve โดยเอกชนเป็นผู้ลงทุน พัฒนา และให้บริการระบบสาธารณูปโภค รวมพื้นที่ 2 โครงการ เนื้อที่ประมาณ 2,806 ไร่ คาดการว่าจะสร้างมูลค่าการลงทุนกว่า 70,000 ล้านบาท และเพิ่มจ้างงานเกือบ 20,000 คน



ข่าวสารบ้าน กลจ.

ผลการประชุมคณะกรรมการพัฒนาระบบการบริหารจัดการและขนส่งสินค้า (กบส.) ครั้งที่ 1/2563

เมื่อวันที่ 9 ตุลาคม 2563 คณะกรรมการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ (กบส.) ได้มีการประชุมครั้งที่ 1/2563 ณ สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) โดยมีนายสุพัฒนพงษ์ พันธ์มีเชาว์ รองนายกรัฐมนตรี เป็นประธานการประชุม โดยที่ประชุมมีมติเห็นชอบในหลักการของแผนการพัฒนาท่าเรือบก (Dry Port) ของกระทรวงคมนาคม ในการดำเนินโครงการพัฒนาท่าเรือบกใน 4 จังหวัด ได้แก่ จังหวัดฉะเชิงเทรา จังหวัดขอนแก่น จังหวัดนครราชสีมา และจังหวัดนครสวรรค์ เพื่อเป็นกรอบทิศทางทางการพัฒนาท่าเรือบกของประเทศไทยที่สามารถส่งเสริมการปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งสินค้าสู่ระบบรางและการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ช่วยลดต้นทุนการขนส่งสินค้า และเพิ่มความสามารถในการแข่งขันให้กับประเทศไทย รวมถึงเห็นชอบแนวทางการขับเคลื่อนการพัฒนา ระบบโลจิสติกส์ภายใต้ความปกติใหม่ (New Normal) จากสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 โดยให้ สศช. ประสานหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ดำเนินการตามแนวทางการขับเคลื่อนการพัฒนา ระบบโลจิสติกส์ฯ ในประเด็นที่สำคัญ อาทิ การพัฒนาฐานข้อมูลกลางในการแลกเปลี่ยนข้อมูลด้านโลจิสติกส์ การพัฒนาระบบโลจิสติกส์อัจฉริยะในการบริหารจัดการการขนส่ง การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ การสนับสนุนความเชื่อมโยงของภาคธุรกิจขนส่ง รวมทั้ง



เห็นควรให้มีการประสานความร่วมมือระหว่างภาครัฐและภาคเอกชน ในการขับเคลื่อนการบริหารจัดการระบบโลจิสติกส์ของประเทศให้เกิดประสิทธิภาพและประสิทธิผลต่อไป

โครงการของ กลจ. ในปีงบประมาณ 2563

โครงการพัฒนาระบบฐานข้อมูลด้านระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย

มีวัตถุประสงค์เพื่อพัฒนาระบบฐานข้อมูลโลจิสติกส์ของประเทศไทยให้เกิดการบูรณาการและเชื่อมโยงข้อมูลอย่างต่อเนื่องเป็นไปตามมาตรฐานในระดับสากล สามารถนำไปใช้เป็นข้อมูลประกอบการตัดสินใจและวางแผนเชิงนโยบายในการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยในอนาคต นอกจากนี้ยังเพื่อเป็นการเผยแพร่ข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับระบบโลจิสติกส์ของประเทศที่เป็นประโยชน์ให้แก่ผู้สนใจทั้งในภาครัฐ ภาคเอกชน และภาควิชาการ

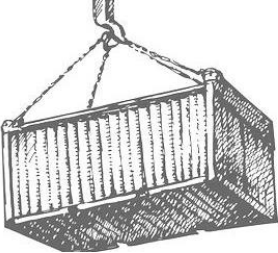
โครงการพัฒนาเครือข่ายความร่วมมือและติดตามการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ ระยะที่ 2

มีวัตถุประสงค์เพื่อสร้างเครือข่ายความร่วมมือและพัฒนาระบบการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ในกลุ่มประเทศ CLMVT ในด้านการเชื่อมโยงของการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและการลงพื้นที่สร้างความรู้ความเข้าใจ พร้อมทั้งติดตามการดำเนินงานในพื้นที่ยุทธศาสตร์สำคัญในประเทศไทยและประเทศเพื่อนบ้าน



สถิติด้านโลจิสติกส์ไทย

	Q2/62	Q3/62	Q4/62	Q1/63	Q2/63	Trend
มูลค่าการค้าระหว่างประเทศ	3,810,756	3,823,894	3,559,295	3,711,847	3,119,657	
ดัชนีผลผลิตอุตสาหกรรม	100.17	99.22	97.46	102.85	80.21	
ดัชนีการส่งผลิตภัณฑ์	102.59	101.59	99.48	100.17	82.19	
ดัชนีสินค้าสำเร็จรูปคงคลัง	132.70	134.58	135.03	142.02	127.32	
ดัชนีอัตราส่วนสินค้าคงคลัง	143.57	133.30	139.20	150.92	203.38	
Baltic Dry index	994	2,030	1,563	591	782	
Gasohol 95	25.08	24.16	23.51	21.58	17.80	
Diesel	27.25	26.06	25.94	25.38	20.09	
NGV	15.94	15.67	15.65	15.32	15.31	



เกร็ดความรู้ด้านโลจิสติกส์

Logistics Fun Facts

รู้หรือไม่...

Airbus Beluga XL เครื่องบินขนเครื่องบิน

เครื่องบิน Airbus Beluga XL เป็นเครื่องบินขนส่งขนาดยักษ์ของบริษัท Airbus โดยลำตัวมีเส้นผ่าศูนย์กลางยาว 30 ฟุต บรรทุกปีกเครื่องบิน Airbus A 350 ได้อย่างสบาย สามารถเทคออฟด้วยน้ำหนักรวม 227 ตัน หรือบรรทุกของเต็มอัตราได้กว่า 50 ตัน และบินได้ไกลสุด 4,000 กิโลเมตรต่อการเติมเชื้อเพลิง 1 ครั้ง โดยเริ่มใช้งานตั้งแต่ปี 2019 เป็นต้นมา โดยชื่อ Beluga มาจากรูปทรงของเครื่องบินที่มีลักษณะเหมือนวาฬ Beluga นั่นเอง



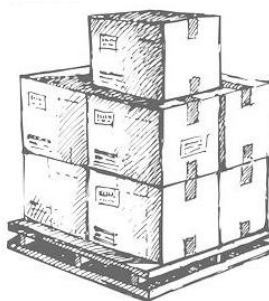
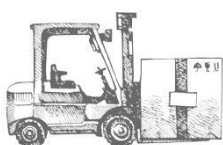
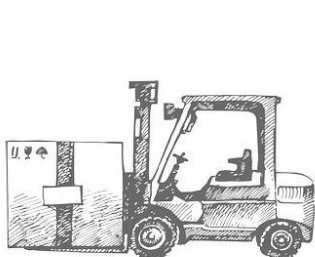
Mauritania Railway เส้นทางรถไฟผ่านทะเลทรายสะฮารา

Mauritania Railway เป็นเส้นทางรถไฟของประเทศมอริเตเนีย เริ่มใช้งานตั้งแต่ปี 1963 วังเป็นระยะทางกว่า 704 กิโลเมตร เส้นทางรถไฟแห่งนี้เชื่อมต่อเมืองแร้เหล็กกับท่าเรือนูอาติโบ โดยตัดผ่านทะเลทรายสะฮาราสุดแห้งแล้ง ขบวนรถไฟสายนี้มีความยาวกว่า 2.5 กิโลเมตร ถือว่าเป็นหนึ่งในขบวนรถไฟที่ยาวที่สุดและบรรทุกของหนักที่สุดในโลก



กันกระแทกแบบออร์แกนิก

การป้องกันความเสียหายอันอาจเกิดขึ้นระหว่างขั้นตอนการขนส่งสินค้าที่มีความบอบบางแตกหักง่าย บริษัทขนส่งส่วนใหญ่จะเลือกใช้เม็ดโพมหรือพลาสติกกันกระแทกเพื่อดูดซับแรงกระแทกที่เกิดขึ้นระหว่างขนส่งสินค้า แต่ไม่ใช่กับประเทศญี่ปุ่น ในประเทศญี่ปุ่นนิยมใช้เปลือกข้าวในการดูดซับแรงกระแทกในการขนส่งสินค้าที่บอบบางแตกหักง่าย นอกจากจะช่วยให้ดีเท่า ๆ เม็ดโพมกันกระแทกแล้ว ยังสามารถย่อยสลายได้ตามธรรมชาติ ไม่เกิดมลภาวะต่อโลกเราอีกด้วย



รายการอ้างอิง

ส่วนที่ 1 การขับเคลื่อนระบบโลจิสติกส์บนความปกติใหม่ (New Normal) ภายหลังการแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019

International Finance Corporation World Bank Group . The Impact of COVID-19 on Logistics. Retrieved October 9, 2020 from https://www.ifc.org/wps/wcm/connect/2d6ec419-41df-46c9-8b7b-96384cd36ab3/IFC-Covid19-Logistics-final_web.pdf?MOD=AJPERES&CVID=naqOED5

International Transport Forum. (2020). Transport in the Face of the Pandemic. Retrieved October 18, 2020 from <https://www.itf-oecd.org/transport-face-pandemic>

McKinsey & Company. (2020). Global freight flows after COVID-19: What's next?. Retrieved June 18, 2020 from <https://www.mckinsey.com/industries/travel-logistics-and-transport-infrastructure/our-insights/global-freight-flows-after-covid-19-whats-next>

สำนักข่าวไทย (2563). จีนพบเชื้อไวรัสในปึกไก่จากบราซิลและหีบห่อของกุ้งจากเอกวาดอร์. สืบค้นเมื่อวันที่ 13 สิงหาคม 2563 จาก <https://tna.mcot.net/world-501696>

สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (2563). NESDC ECONOMIC REPORT ภาวะเศรษฐกิจไทยไตรมาสที่สองของปี 2563 และแนวโน้มปี 2563. สืบค้นเมื่อวันที่ 13 เมษายน 2563 จาก https://www.nesdc.go.th/ewt_dl_link.php?nid=10518

ส่วนที่ 2 การพัฒนาเชิงพื้นที่เพื่อส่งเสริมการค้าและการลงทุนของประเทศไทย

สภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ. (2563). รายงานผลการดำเนินงานโครงการพัฒนาเครือข่ายความร่วมมือและติดตามการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์.

ส่วนที่ 3 การพัฒนาเชิงพื้นที่ของประเทศเพื่อนบ้าน

สภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ. (2561). กรอบแนวคิดการพัฒนาพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้อย่างยั่งยืน (Sustainable Southern Economic Corridors : SEC).

สภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ. (2563). กรอบแนวคิดการพัฒนาพื้นที่เศรษฐกิจภาคตะวันออกเฉียงเหนือ.

สภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ. (2563). กรอบแนวคิดการพัฒนาเศรษฐกิจหลักเชิงพื้นที่ภาคเหนือ (Northern Economic Cluster : NEC).

ส่วนที่ 5 สถิติที่น่าสนใจ

Bloomberg. (2020). Baltic Exchange Dry Index. Retrieved November 5, 2020 from <https://www.bloomberg.com/quote/BDIY:IND>

กระทรวงพาณิชย์. (2563). มูลค่าการค้าระหว่างประเทศ. สืบค้นเมื่อวันที่ 3 พฤศจิกายน 2563. จาก <http://tradereport.moc.go.th/TradeThai.aspx>

สำนักงานนโยบายและแผนพลังงาน กระทรวงพลังงาน. (2563). ปีโตรเลียม. สืบค้นเมื่อวันที่ 3 พฤศจิกายน 2563. จาก <http://www.eppo.go.th/index.php/th>

สำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม (สศอ.). (2563). ดัชนีอุตสาหกรรม. สืบค้นเมื่อวันที่ 3 พฤศจิกายน 2563. จาก <http://www.oie.go.th/view/1/หน้าแรก/TH-TH/>

ส่วนที่ 6 เกร็ดความรู้ด้านโลจิสติกส์ Logistics Fun Facts

LogisticsPoint. Interesting facts about logistics. Retrieved 24 June 2020. From <http://logisticpoint.kz/en/info/articles/stati/interesting-facts-about-logistics/>

เดอะ สแตนดาร์ด. วาฬบินมาแล้ว! Airbus Beluga XL เครื่องบินขนส่งทรงวาฬประเดิมบินเที่ยวแรกหลุย. สืบค้นเมื่อวันที่ 24 มิถุนายน 2563 จาก <https://thestandard.co/airbus-beluga-xl/>

เรียลเมโทร. Mauritania Railway เส้นทางรถไฟผ่านทะเลทรายสะฮารา. สืบค้นเมื่อวันที่ 24 มิถุนายน 2563 จาก <http://realmetro.com/mauritania-railway/>

ส่วนที่ 3 ข่าวสารโลจิสติกส์

Transportation Toppic. (2563). Amazon, FedEx, UPS Boost US Warehouse Jobs Amid Online Boom. . Retrieved 28 October 2020. From <https://www.ttnews.com/articles/amazon-fedex-ups-boost-us-warehouse-jobs-amid-online-boom>

Transport Journal. (2563). กทพ. ส่งโปรฯ ลดค่าบริการท่าเทียบเรือชายฝั่ง”แหลมฉบัง 20%-ระนอง 60%”. สืบค้นเมื่อวันที่ 3 สิงหาคม 2563 จาก <https://www.trjournalnews.com/17413>

Xinhua. (2563). จีนเปิดเส้นทางบินขนส่งข้ามทวีป ซีอัน-โซล-แอลเอ. สืบค้นเมื่อวันที่ 1 กรกฎาคม 2563.จากhttps://www.xinhua-thai.com/silkroad/112430_20200608

Xinhua. (2563). “BEST Inc.” ยกขบวนโลจิสติกส์จีนเร่งบุกตลาดเอเชียอาคเนย์. สืบค้นเมื่อวันที่ 8 กรกฎาคม 2563. จาก https://www.xinhua-thai.com/silkroad/119723_20200703

โพสต์ทูเดย์. (2563). โรจนะ-เอ็กโก ลุยตั้งนิคมฯ ใหม่อีอีซี กระตุ้นลงทุน 7 หมื่นล้าน. สืบค้นเมื่อวันที่ 29 ตุลาคม 2563. จาก <https://www.posttoday.com/economy/news/636744>



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

