

**รายงานดัชนีวัดประสิทธิภาพ
ระบบโลจิสติกส์ระหว่างประเทศ ปี 2561
International Logistics Performance Index (LPI) 2018**



กองยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์
สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ
Office of the National Economic and Social Development Board

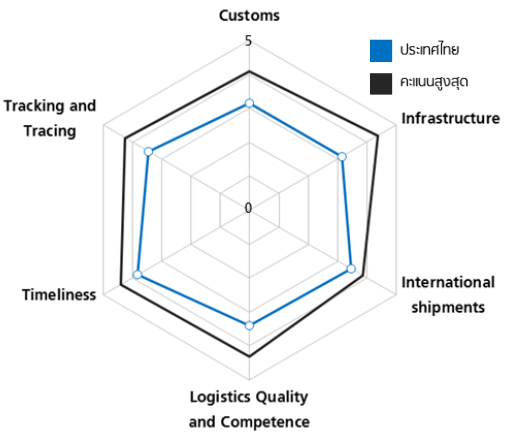


ประเทศไทย

32nd /160

ดัชนีวัดประสิทธิภาพระบบโลจิสติกส์ระหว่างประเทศ (LPI) ปี 2561

องค์ประกอบ	อันดับ/160	คะแนน(1-5)	แนวโน้ม	อดีต	2550	2553	2555	2557	2559
LPI	32	3.41		อันดับ	31/150	35/155	38/155	35/160	45/160
1. พิธีการศุลกากร (Customs)	36	3.14		คะแนน LPI	3.31	3.29	3.18	3.43	3.26
2. โครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure)	41	3.14							
3. การเตรียมการขนส่งระหว่างประเทศ (International shipments)	25	3.46							
4. สมรรถนะผู้ให้บริการโลจิสติกส์ ทั้งภาครัฐและธุรกิจ (Logistics Quality and Competence)	32	3.41							
5. ความตรงต่อเวลาของการบริการ (Timeliness)	28	3.81							
6. ระบบการติดตามและตรวจสอบ (Tracking and Tracing)	33	3.47							



คะแนนรวมดัชนีประสิทธิภาพระบบโลจิสติกส์ระหว่างประเทศ
ของประเทศสมาชิกอาเซียนในปี 2561



แนวทางการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยในระยะต่อไป

การสร้างความน่าเชื่อถือต่อระบบโลจิสติกส์



การประชาสัมพันธ์

- เข้าร่วมการประชุมโลจิสติกส์ในระดับนานาชาติ เพื่อนำเสนอผลการพัฒนาที่สำคัญ
- เพิ่มช่องทางประชาสัมพันธ์นโยบาย อาทิ การจัดทำสื่อเผยแพร่โครงการระเบียบเขตเศรษฐกิจภาคตะวันออก EEC การประกาศนโยบายและแผนการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ที่ชัดเจน



การแก้ไขอุปสรรคการค้าระหว่างประเทศ

- เจริญการค้าระหว่างประเทศระดับทวิภาคี และพหุภาคีในเชิงรุก เช่น การเจรจา CBTA การเจรจาเขตการค้าเสรี เร่งดำเนินการตามความตกลง TFA เป็นต้น



การบริหารจัดการความเสี่ยง

- วางแผนรองรับสถานการณ์ที่ไม่ปกติ ที่มีผลต่อระบบโลจิสติกส์ เพื่อทำให้ผู้ประกอบการสามารถดำเนินการได้ในทุกบริบท เช่น ความไม่สงบทางการเมือง ภัยธรรมชาติ การเปลี่ยนแปลงนโยบายของประเทศเพื่อนบ้าน เป็นต้น

การพัฒนาระบบโลจิสติกส์เชิงนโยบาย



พิธีการศุลกากร

- พัฒนาระบบ NSW ให้สมบูรณ์ เพื่อปรับลดขั้นตอนกระบวนการนำเข้า-ส่งออก เพื่อลดระยะเวลา โดยเชื่อมโยงอิเล็กทรอนิกส์ทั้งแบบ G2G G2B และการชำระเงินแบบ e-Payment
- พัฒนาระบบ Port Community System ณ ท่าเรือแหลมฉบัง ท่าเรือกรุงเทพฯ และท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ



โครงสร้างพื้นฐานด้านขนส่งและเทคโนโลยีสารสนเทศ

- ทางราง ทางถนน และสิ่งอำนวยความสะดวก เชื่อมโยงโครงข่ายและสิ่งอำนวยความสะดวกกับการขนส่งรูปแบบอื่นๆ สนับสนุนการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ และสอดคล้องกับการพัฒนาโครงข่ายทางรางและถนนของกลุ่มประเทศ CLMV และจีน
- ทางน้ำ เร่งแก้ปัญหาคาการขนส่งสินค้าทางน้ำ พัฒนากิจกรรมและโครงข่ายเชื่อมโยงพื้นที่หลังท่า
- การจัดการระบบขนส่งและโลจิสติกส์ในเขตเมือง อาทิ การจัดการผังเมือง การแก้ไขการจราจรติดขัด โดยนำเทคโนโลยีมาใช้ในการให้บริการจัดการการจัดส่งสินค้าในช่วงสุดท้าย (Last Mile Delivery)



การจัดทำฐานข้อมูลบูรณาการด้านโลจิสติกส์

- จัดทำฐานข้อมูล ให้เชื่อมโยงและใช้ประโยชน์ร่วมกันได้ในแต่ละหน่วยงานอย่างมีประสิทธิภาพเพื่อใช้เป็นข้อมูลในการดำเนินการประเมินผล และวางแผนการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ



สมรรถนะผู้ให้บริการโลจิสติกส์ทั้งภาครัฐและธุรกิจ

- การพัฒนาศักยภาพผู้ให้บริการโลจิสติกส์ พัฒนามาตรฐานการบริการเทียบเคียงระดับสากล พัฒนาระบบบริหารจัดการขนส่งสินค้า ระบบคลังสินค้า และระบบตรวจสอบติดตามสินค้า และวางแผนการจัดการความเสี่ยงของสินค้าคงคลัง
- การพัฒนามาตรฐานวิชาชีพและบุคลากรโลจิสติกส์ให้ได้มาตรฐานสากล วางแผนจัดการกำลังคนให้สอดคล้องกับความต้องการของภาคธุรกิจ สนับสนุนความร่วมมือกับภาคเอกชนในการฝึกอบรมในระดับปฏิบัติงาน



การจัดอันดับดัชนีวัดประสิทธิภาพระบบโลจิสติกส์ระหว่างประเทศ ปี 2561

(International Logistics Performance Index : LPI 2018)

ธนาคารโลกได้จัดอันดับดัชนีวัดประสิทธิภาพระบบโลจิสติกส์ระหว่างประเทศ (International Logistics Performance Index : LPI) ตั้งแต่ปี 2550 โดยสำรวจความพึงพอใจในประสิทธิภาพของระบบโลจิสติกส์ของแต่ละประเทศและรายงานผลการจัดอันดับทุก 2 ปี ในช่วงเดือนกรกฎาคม เพื่อสร้างความตระหนักถึงความสำคัญในการพัฒนาประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ของประเทศและเป็นข้อมูลอ้างอิงในการขับเคลื่อนนโยบาย โดยการจัดอันดับใช้ข้อมูลปฐมภูมิจากแบบสำรวจ LPI ซึ่งมีกลุ่มเป้าหมายหลัก คือ ผู้ประกอบการธุรกิจรับจัดส่งสินค้าระหว่างประเทศ (Freight Forwarder) และการขนส่งด่วน (Express Carrier) ที่มีการดำเนินการในประเทศนั้นๆ ทั้งนี้ เกณฑ์ชี้วัดของดัชนีวัดประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์แบ่งเป็น 2 ส่วน คือ 1) เกณฑ์ชี้วัดที่เป็นปัจจัยนำเข้า (Input) หรือ ปัจจัยด้านนโยบาย (Policy Regulation) ประกอบด้วย 3 ด้าน ได้แก่ ด้านพิธีการศุลกากร (Customs) ด้านโครงสร้างพื้นฐานด้านขนส่งและเทคโนโลยีสารสนเทศ (Infrastructure) และด้านสมรรถนะผู้ให้บริการโลจิสติกส์ทั้งภาครัฐและธุรกิจ (Logistics Quality and Competence) 2) เกณฑ์ชี้วัดเชิงผลลัพธ์ (Outcome) หรือ ปัจจัยด้านประสิทธิภาพการให้บริการ (Service Delivery Performance) ประกอบด้วย 3 ด้าน ได้แก่ ด้านการเตรียมการขนส่งระหว่างประเทศ (International Shipments) ด้านความตรงต่อเวลาของการบริการ (Timeliness) และด้านระบบติดตามและตรวจสอบสินค้า (Tracking & Tracing)

อย่างไรก็ตาม ผลการประเมิน LPI อาจไม่สามารถสะท้อนการพัฒนาของระบบโลจิสติกส์ของประเทศได้อย่างแท้จริง เนื่องจากข้อจำกัดของวิธีการและการเลือกใช้รูปแบบการจัดเก็บข้อมูลโดยวิธีการสอบถามความพึงพอใจของประเทศคู่ค้าเป็นหลัก ผลคะแนนจึงขึ้นอยู่กับมุมมองความคิดเห็นและความพึงพอใจของผู้ประเมินซึ่งผันผวนตามความน่าเชื่อถือในการดำเนินธุรกิจในประเทศนั้นๆ ดังนั้น การวัดประสิทธิภาพระบบโลจิสติกส์ของประเทศจึงจำเป็นต้องใช้ตัวชี้วัดเฉพาะอื่น ๆ (Specific Tool) ควบคู่ไปด้วย เช่น ระยะเวลาที่ใช้ในการตรวจสอบปล่อยสินค้า ณ ประตูการค้าหลัก (Time Release Study) และต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทย เป็นต้น

ภาพรวมผลการจัดอันดับ LPI ปี 2561

ปี 2561 ประเทศที่มีคะแนน LPI อยู่ใน 10 อันดับแรกจาก 160 ประเทศทั่วโลกอยู่ในกลุ่มประเทศรายได้สูง ซึ่งส่วนใหญ่อยู่ในภูมิภาคยุโรป อาทิ สหพันธ์สาธารณรัฐเยอรมนี เนเธอร์แลนด์ และสหราชอาณาจักร โดยสหพันธ์สาธารณรัฐเยอรมนียังรักษาตำแหน่งผู้นำอันดับที่ 1 ได้เป็นครั้งที่ 3 ต่อเนื่องจากปี 2557 และปี 2559 ประเทศญี่ปุ่นและสาธารณรัฐสิงคโปร์เป็นสองประเทศจากภูมิภาคเอเชียที่อยู่ใน 10 อันดับแรก ในขณะที่ประเทศที่มีอันดับ LPI อยู่ใน 10 อันดับสุดท้ายส่วนใหญ่อยู่ในกลุ่มประเทศรายได้ต่ำในทวีปแอฟริกา เนื่องจากผลกระทบของสงคราม ความไม่สงบทางการเมือง และความเสียเปรียบทางภูมิศาสตร์ สำหรับกลุ่มประเทศรายได้ปานกลางระดับสูงมีสาธารณรัฐประชาชนจีน ประเทศไทย และสาธารณรัฐแอฟริกาใต้เป็นผู้นำกลุ่ม

ตารางที่ 1 อันดับและคะแนน LPI ของประเทศกลุ่มรายได้ปานกลางระดับสูง (Upper-Middle Income Group)

ประเทศไทยเป็นอันดับที่ 2 ของกลุ่ม

Economy	Rank	Score	Rank	Score	Rank	Score	Rank	Score
China	26	3.61	27	3.66	28	3.53	26	3.52
Thailand	32	3.41	45	3.26	35	3.43	38	3.18
South Africa	33	3.38	20	3.78	34	3.43	23	3.67
Panama	38	3.28	40	3.34	45	3.19	61	2.93
Malaysia	41	3.22	32	3.43	25	3.59	29	3.49
Turkey	47	3.15	34	3.42	30	3.50	27	3.51
Romania	48	3.12	60	2.99	40	3.26	54	3.00
Croatia	49	3.10	51	3.16	55	3.05	42	3.16
Mexico	51	3.05	54	3.11	50	3.13	47	3.06
Bulgaria	52	3.03	72	2.81	47	3.16	36	3.21

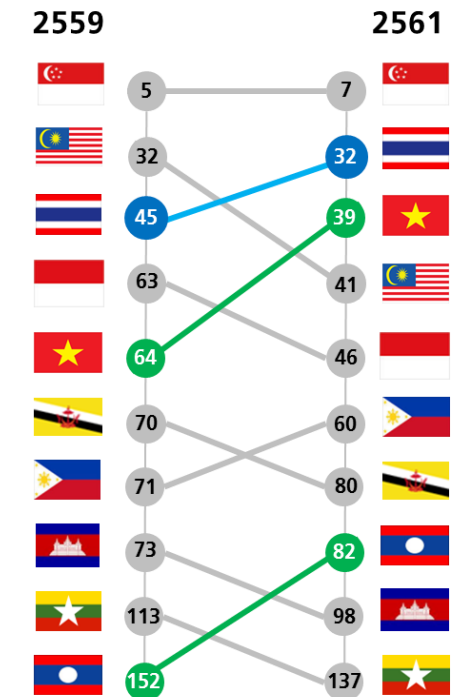
แนวโน้มการเปลี่ยนแปลงของประสิทธิภาพระบบโลจิสติกส์ของภูมิภาคอาเซียน

ในปี 2561 คะแนนเฉลี่ยของดัชนีวัดประสิทธิภาพระบบโลจิสติกส์ของภูมิภาคอาเซียนปรับตัวสูงขึ้นเป็น 3.02 จาก 2.98 ในปี 2559 มีสาเหตุหลักจากพัฒนาการในด้านสมรรถนะผู้ให้บริการโลจิสติกส์ทั้งภาครัฐและธุรกิจ และด้านระบบติดตามและตรวจสอบสินค้าที่มีคะแนนเพิ่มขึ้น คิดเป็นร้อยละ 4.7 และ 4.5 ตามลำดับ

ประเทศในภูมิภาคอาเซียนที่มีพัฒนาการด้านอันดับดีที่สุด ได้แก่ สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาวที่มีอันดับดีขึ้น 70 อันดับ มาอยู่ในอันดับที่ 82 จากอันดับที่ 152 ในปี 2559 สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนามที่มีอันดับดีขึ้น 25 อันดับ มาอยู่ในอันดับที่ 39 จากอันดับที่ 61 ในปี 2559 และสาธารณรัฐอินโดนีเซียที่มีอันดับดีขึ้น 17 อันดับ มาอยู่ในอันดับที่ 46 จากอันดับที่ 63 ในปี 2559

สำหรับประเทศไทยมีอันดับดีขึ้น 13 อันดับ มาอยู่ในอันดับที่ 32 ของโลกและเป็นอันดับที่ 2 ของอาเซียน รองจากสาธารณรัฐสิงคโปร์ โดยสหพันธ์รัฐมาเลเซียตกไปอยู่อันดับที่ 4 ของอาเซียน อย่างไรก็ตาม ประเทศไทยยังมีคะแนนน้อยกว่าสหพันธ์รัฐมาเลเซียในด้านโครงสร้างพื้นฐานด้านขนส่งและเทคโนโลยีสารสนเทศ

รูปที่ 1 อันดับ LPI ของประเทศใน ASEAN



ที่มา World Bank

ผลการประเมินดัชนีวัดประสิทธิภาพระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย

ในปี 2561 LPI ของประเทศไทยอยู่อันดับที่ 32 จาก 160 ประเทศทั่วโลก ปรับตัวสูงขึ้นอย่างก้าวกระโดดจากอันดับที่ 45 ในปี 2559 นับเป็นอันดับที่ดีที่สุดในรอบทศวรรษที่ผ่านมา โดยมีคะแนนอยู่ที่ 3.41 คะแนน เลื่อนขึ้นมาอยู่ในกลุ่มแรก (Logistics Friendly) จากกลุ่มที่สอง (Consistent Performers) สะท้อนให้เห็นถึงการรับรู้และความพึงพอใจในประสิทธิภาพระบบโลจิสติกส์ของประเทศที่ดีขึ้นในช่วง 2 ปีที่ผ่านมา โดยเกณฑ์ชี้วัดที่มีพัฒนาการด้านอันดับมากที่สุด คือ ด้านความตรงต่อเวลาของการบริการ (Timeliness) มีอันดับดีขึ้น 24 อันดับ มาอยู่ในอันดับที่ 28 จากอันดับที่ 52 ในปี 2559 รองลงมาคือ ด้านสมรรถนะผู้ให้บริการโลจิสติกส์ทั้งภาครัฐและธุรกิจ (Logistics Quality and Competence) ดีขึ้น 17 อันดับ มาอยู่ในอันดับที่ 32 จากอันดับที่ 49 ในปี 2559 และด้านระบบติดตามและตรวจสอบสินค้า (Tracking & Tracing) ดีขึ้น 17 อันดับ มาอยู่ในอันดับที่ 33 จากอันดับที่ 50 ในปี 2559

ตารางที่ 2 อันดับและคะแนนของประเทศไทยปี 2561 มีแนวโน้มสูงขึ้น

Index Component	Rank/160	Score (1-5)	Trend	Distance from best
Logistics Performance Index	32▲13	3.41		
Customs	36▲10	3.14		
Infrastructure	41▲5	3.14		
International shipments	25▲13	3.46		
Logistics Quality and Competence	32▲17	3.41		
Timeliness	28▲24	3.81		
Tracking and Tracing	33▲17	3.47		

ที่มา World Bank

พัฒนาการด้านโลจิสติกส์ในช่วง 2 ปีที่ผ่านมา

ประเทศไทยได้มีการพัฒนาระบบโลจิสติกส์อย่างต่อเนื่องภายใต้แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ ฉบับที่ 2 (พ.ศ.2556-2560) ซึ่งมีเป้าหมายในการพัฒนาระบบอำนวยความสะดวกทางการค้า เพิ่มประสิทธิภาพการจัดการโซ่อุปทาน และขีดความสามารถของผู้ประกอบการไทยให้แข่งขันได้ ตลอดจนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งตามเส้นทางยุทธศาสตร์เชื่อมโยงไปสู่ประตูการค้าหลักของประเทศ สรุปผลการพัฒนา ดังนี้

ด้านพิธีการศุลกากร การพัฒนาระบบเชื่อมโยงข้อมูลใบอนุญาต ใบรับรอง และเอกสารอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับกระบวนการนำเข้าส่งออกและโลจิสติกส์ผ่านระบบ National Single Window (NSW) ครบทั้ง 36 หน่วยงาน การเชื่อมโยงข้อมูลกับประเทศสมาชิกอาเซียน (ASEAN Single Window: ASW) ซึ่งได้เชื่อมโยงข้อมูลใบรับรองแหล่งกำเนิดสินค้าอาเซียนเพื่อผ่านพิธีการศุลกากรแบบไร้เอกสาร (e-Form D) ระหว่างประเทศอินโดนีเซีย มาเลเซีย สิงคโปร์ และเวียดนามแล้ว และอยู่ระหว่างการเตรียมความพร้อมเพื่อแลกเปลี่ยนเอกสารอื่นๆ เช่น ใบขนสินค้าอาเซียน (ACDD/Export information) ใบรับรองสุขอนามัยพืช (Electronic Phytosanitary Certificate) เป็นต้น

ด้านโครงสร้างพื้นฐานด้านขนส่งและเทคโนโลยีสารสนเทศ การยกระดับมาตรฐานสายทางเพื่ออำนวยความสะดวกการขนส่งสินค้าและการพัฒนาโครงข่ายถนนเชื่อมโยงประตูการค้าหลัก อาทิ ท่าเรือแหลมฉบัง ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ รวมทั้งประตูการค้าชายแดนที่สำคัญ นอกจากนี้รัฐบาลได้ให้ความสำคัญและจัดสรรงบประมาณในการลงทุนพัฒนารถไฟฟ้าทางคู่ทั่วประเทศ พัฒนาสถานีขนส่งสินค้าและศูนย์เปลี่ยนถ่าย การพัฒนาท่าเรือชายฝั่งที่ทำเรือกรุงเทพและท่าเรือแหลมฉบัง เพื่อสนับสนุนการปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่ง การขนส่งสินค้าต่อเนื่องหลายรูปแบบและเชื่อมโยงการขนส่งตู้สินค้าภายในประเทศไปสู่การส่งออกที่ทำเรือแหลมฉบัง สำหรับเทคโนโลยีสารสนเทศได้มีการพัฒนาโครงข่ายอินเทอร์เน็ตที่ครอบคลุมพื้นที่มากขึ้น

ด้านสมรรถนะผู้ให้บริการโลจิสติกส์ทั้งภาครัฐและธุรกิจ ในปี 2560 มีผู้ประกอบการได้รับการรับรอง AEO (Authorized Economic Operations) ซึ่งเป็นใบรับรองที่จัดทำโดยกรมศุลกากรเพื่อรับรองมาตรฐานความปลอดภัยในการนำเข้า-ส่งออกตลอดเส้นทางขนส่งสินค้า จำนวน 345 ราย และมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง การพัฒนาบุคลากรและเพิ่มประสิทธิภาพการดำเนินงานด้านโลจิสติกส์ผ่านโครงการอบรมยกระดับมาตรฐานผู้ให้บริการโลจิสติกส์สู่การเป็นผู้ให้บริการครบวงจรที่สามารถแข่งขันได้ รวมทั้ง การผลักดันผู้ประกอบการไทยเข้าสู่ภาคการค้าระหว่างประเทศในตลาดประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนในเชิงรุกอย่างมีทิศทางผ่านศูนย์พัฒนาการค้าและธุรกิจไทยในอาเซียน (AEC Business Support Center)

ด้านการเตรียมการขนส่งระหว่างประเทศ การให้บริการขนส่งระหว่างประเทศของประเทศไทยมีประสิทธิภาพสูงขึ้นสามารถรองรับความต้องการในการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศที่ขยายตัวตามภาวะเศรษฐกิจ โดยท่าเรือแหลมฉบังมีขีดความสามารถในการรองรับตู้สินค้า 11 ล้าน TEUs ซึ่งปี 2560 จำนวนตู้ขนส่งสินค้าขาเข้า-ขาออกผ่านท่าเรือแหลมฉบังมีปริมาณประมาณ 7.8 ล้าน TEUs เพิ่มขึ้น ร้อยละ 7.7 เมื่อเทียบกับปี 2559 และมีแนวโน้มสูงขึ้นถึง 9.8 ล้าน TEUs ในปี 2561 ประกอบกับการกำหนดค่าระวางของผู้ประกอบการไทยสามารถจูงใจผู้ใช้บริการและพัฒนาความสะดวกต่อการเข้าถึงการให้บริการขนส่งสินค้าได้

ด้านความตรงต่อเวลาของการบริการ นโยบายการพัฒนาด้านกระบวนการศุลกากรสามารถช่วยลดระยะเวลาในการปรับลดขั้นตอนกระบวนการนำเข้า-ส่งออก ส่งผลให้ประสิทธิภาพการให้บริการดีขึ้นอย่างต่อเนื่อง โดยระยะเวลากระบวนการตรวจปล่อยสินค้าที่ประตูการขนส่งสำคัญนั้นลดลงเมื่อเปรียบเทียบกับปี 2559 โดยระยะเวลาเฉลี่ยที่ใช้ในการออกใบขนสินค้า Green Line สำหรับศุลกากรท่าเรือแหลมฉบัง ใช้เวลาเพียง 1 นาที 31 วินาที ในปี 2560 จาก 3 นาที 27 วินาที ในปี 2559 ส่วนใบขนสินค้า Red Line ที่มีการตรวจสินค้าทางกายภาพ และตรวจสินค้าด้วยเครื่อง X-ray ใช้เวลา 17 นาที 9 วินาที และ 10 นาที 39 วินาที ในปี 2560 จากเวลา 22 นาที 48 วินาที และ 21 นาที 46 วินาที ในปี 2559 ตามลำดับ

ด้านระบบติดตามและตรวจสอบสินค้า มีการนำระบบเทคโนโลยีสารสนเทศมาประยุกต์ใช้เพิ่มขึ้นในการให้บริการขนส่งและโลจิสติกส์ อาทิ ระบบติดตามยานพาหนะ (GPS Tracking) และระบบติดตามสินค้าด้วย RFID ทำให้การติดตามและตรวจสอบการให้บริการเพิ่มมากขึ้นเพื่อความสะดวกในการรับบริการ

แนวทางการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยในระยะต่อไป

ตารางที่ 3 ลำดับความสำคัญประเด็นการพัฒนาโลจิสติกส์ในอนาคตตามคำแนะนำของธนาคารโลก

●●● Very important ●● Important ● Less important

	Lowest performer	Fourth	Third	Second	Best performer
Transportation infrastructure	●●●	●●●	●●	●●	●●
Trade and transport facilitation	●●●	●●●	●●	●	●
Service markets and regulations	●●	●●●	●●●	●	●
Skills	●●	●●●	●●●	●●●	●
Green logistics	●	●	●●	●●	●●●
Urban logistics	●	●●	●●●	●●●	●●●
Spatial planning	●	●	●●	●●	●●
Resilience	●●	●●	●●	●●	●●
Dedicated logistics body	●	●	●●●	●●●	●●
Specific legal framework	●	●	●●	●●	●
National data system	●●	●●	●●●	●●●	●●●

หมายเหตุ: ประเทศไทยอยู่ในอันดับสุดท้ายของ Best Performer จึงควรพิจารณาคำแนะนำสำหรับกลุ่ม Second ที่มา World Bank

เมื่อพิจารณาจากข้อเสนอแนะของธนาคารโลก แม้ว่าประเทศไทยได้รับการจัดกลุ่มอยู่ในกลุ่มแรก (Logistics friendly หรือ Best Performer) แต่ประเทศไทยยังมีคะแนนอยู่ในอันดับสุดท้ายของกลุ่ม ดังนั้น แนวทางการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยในระยะต่อไป จึงควรพิจารณาคำแนะนำของธนาคารโลกสำหรับประเทศที่อยู่ในกลุ่มที่สอง (Consistent performers หรือ Second Quintile) ด้วย ซึ่งมีประเด็นการพัฒนาที่เร่งด่วน ได้แก่ การพัฒนาด้านบุคลากรโลจิสติกส์ที่มีทักษะขั้นสูง (Advanced Skills) การพัฒนาระบบขนส่งและโลจิสติกส์ในเขตเมือง (Urban Logistics) การพัฒนาหน่วยงานกลางเพื่อพัฒนาระบบโลจิสติกส์ (Dedicated Logistics Body) และการพัฒนาฐานข้อมูลกลางด้านโลจิสติกส์ของประเทศ (National Data System) นอกจากนี้ ประเด็นการพัฒนาที่สำคัญรองลงมา ได้แก่ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านขนส่งให้ครอบคลุม (Transportation Infrastructure) การส่งเสริมการขนส่งที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม (Green Logistics) การวางแผนพัฒนาเชิงพื้นที่ (Spatial Planning) และการสร้างความยืดหยุ่นของระบบการขนส่งในทุกสถานการณ์ (Resilience) และกรอบกฎหมายเฉพาะ (Specific Legal Framework) ทั้งนี้ ภาครัฐมีบทบาทสำคัญในการกำหนดนโยบายและขับเคลื่อนการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ รวมทั้งสร้างความเชื่อมั่นในเรื่องประสิทธิภาพระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยให้แก่ผู้ประกอบการ โดยมีแนวทางการพัฒนา ดังนี้

1. การสร้างความน่าเชื่อถือต่อระบบโลจิสติกส์ประเทศไทย

- 1.1 เพิ่มการประชาสัมพันธ์เกี่ยวกับการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยให้ผู้ประกอบการในระดับนานาชาติ โดยเข้าร่วมการประชุมที่เกี่ยวข้องกับโลจิสติกส์ในระดับนานาชาติ เพื่อนำเสนอผลการพัฒนาที่สำคัญและเพิ่มช่องทางประชาสัมพันธ์นโยบายการพัฒนาด้านโลจิสติกส์และการอำนวยความสะดวกทางการค้าอย่างต่อเนื่อง อาทิ การประกาศนโยบายและแผนการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ที่ชัดเจน การประชาสัมพันธ์โครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor: EEC) นอกจากนี้ ผู้ประกอบการควรได้รับทราบข้อมูลที่ทันสมัยและง่ายต่อการเข้าถึง เพื่อให้มีข้อมูลประกอบในการดำเนินการและตัดสินใจเชิงธุรกิจ
- 1.2 การแก้ไขอุปสรรคการค้าระหว่างประเทศ โดยภาครัฐควรมุ่งเน้นการเจรจาความร่วมมือทางการค้าระหว่างประเทศ โดยเฉพาะกับประเทศคู่ค้าหลักทั้งระดับทวิภาคีและพหุภาคีในเชิงรุก เพื่อขจัดอุปสรรคทางการค้าและการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ ซึ่งจะช่วยเพิ่มปริมาณการส่งออกสินค้าและสร้างรายได้ให้กับผู้ให้บริการโลจิสติกส์ อาทิ การเจรจาความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขง (GMS Cross Border Trade Agreement: CBTA) การเจรจาเขตการค้าเสรี (Free Trade Agreement: FTA) การเร่งดำเนินการตามความตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวกทางการค้าขององค์การการค้าโลก (WTO Agreement on Trade Facilitation : TFA)

- 1.3 การบริหารจัดการความเสี่ยง วางแผนรองรับสถานการณ์ที่ไม่ปกติที่มีผลกระทบต่อระบบโลจิสติกส์ เพื่อให้ผู้ประกอบการสามารถดำเนินการได้ในทุกสถานการณ์ เช่น ความไม่สงบทางการเมือง ภัยธรรมชาติ การเปลี่ยนแปลงนโยบายของประเทศไทยเพื่อนบ้าน เป็นต้น

2. การพัฒนาระบบโลจิสติกส์เชิงนโยบาย

- 2.1 พิธีการศุลกากร (Customs) พัฒนาระบบ NSW ให้สมบูรณ์ ครอบคลุมการเชื่อมโยงข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ทั้งแบบ G2G G2B และการชำระเงินแบบ e-Payment ผ่านระบบ NSW และขยายการเชื่อมโยงระบบไปสู่ระบบ Port Community System ที่ท่าเรือแหลมฉบัง ท่าเรือกรุงเทพฯ และท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ รวมทั้งเร่งรัดการปรับลดขั้นตอนกระบวนการภาครัฐที่เกี่ยวข้องกับการนำเข้า-ส่งออก เพื่อลดต้นทุน ระยะเวลาให้แก่ผู้ประกอบการ และยกระดับมาตรฐานการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่ง
- 2.2 โครงสร้างพื้นฐานด้านขนส่งและเทคโนโลยีสารสนเทศ (Infrastructure) เพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งสินค้าด้วยการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ และพัฒนาเครือข่ายโลจิสติกส์ให้เชื่อมโยงตลอดต้นทางและปลายทางระหว่างประเทศทั้งกับกลุ่มประเทศ CLMV และสาธารณรัฐประชาชนจีน ซึ่งมีปัจจัยสนับสนุน ดังนี้
- 2.2.1 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางราง โครงข่ายถนน และสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ โดยพิจารณาความเชื่อมโยงโครงข่ายและสิ่งอำนวยความสะดวกกับการขนส่งรูปแบบอื่นๆ ในลักษณะที่สามารถสนับสนุนการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบได้ และสอดคล้องกับการพัฒนาโครงข่ายทางรางและถนนของกลุ่มประเทศ CLMV และสาธารณรัฐประชาชนจีน
- 2.2.2 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางน้ำ เร่งรัดการแก้ไขปัญหาต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าทางน้ำ เพื่อให้สามารถใช้ประโยชน์จากโครงสร้างพื้นฐานที่รัฐได้ลงทุนหรือจะลงทุนให้เกิดประโยชน์สูงสุด เช่น การเร่งจัดหาผู้มาบริหารท่าเรือที่ยังไม่มีผู้บริหาร การเพิ่มประสิทธิภาพการดำเนินการกิจกรรมหน้าท่า การพัฒนากิจกรรมและพัฒนาโครงข่ายทางรางและทางถนนเชื่อมโยงพื้นที่หลังท่า เป็นต้น
- 2.2.3 การจัดการระบบขนส่งและโลจิสติกส์ในเขตเมือง เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพและลดต้นทุนการขนส่งสินค้าในเขตเมืองแบบถึงมือผู้รับ (Last-mile Delivery) เช่น การจัดการผังเมือง การแก้ไขการจราจรติดขัด การจัดตั้งศูนย์กระจายสินค้าใกล้เขตเมือง และการนำเทคโนโลยีมาใช้ในการบริหารจัดการการจัดส่งสินค้าในช่วงสุดท้ายให้มีประสิทธิภาพและสามารถตอบโจทย์ความต้องการของผู้ใช้บริการ เป็นต้น
- 2.3 สมรรถนะผู้ให้บริการโลจิสติกส์ทั้งภาครัฐและธุรกิจ (Logistics Quality and Competence)
- 2.3.1 การพัฒนาศักยภาพผู้ให้บริการโลจิสติกส์ ให้มีประสิทธิภาพและมาตรฐานการบริการเทียบเคียงกับผู้ให้บริการระหว่างประเทศ ด้วยการสร้างมาตรฐานการขนส่งสินค้า การพัฒนาระบบบริหารจัดการขนส่งสินค้า ระบบคลังสินค้า และระบบตรวจสอบติดตามสินค้า รวมทั้งการวางแผนการจัดการลดความเสี่ยงของสินค้าคงคลัง โดยคำนึงถึงมูลค่าสินค้าและต้นทุนสินค้าเสื่อม เพื่อปรับตัวให้สอดคล้องกับการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมของผู้บริโภค ความผันผวนของเศรษฐกิจประเทศคู่ค้าหลัก และการปรับเปลี่ยนของราคาสินค้าตามกลไกตลาดโลก
- 2.3.2 การพัฒนามาตรฐานวิชาชีพและบุคลากรโลจิสติกส์ ให้มีคุณภาพตามมาตรฐานสากล รวมทั้งวางแผนจัดการกำลังคนด้านโลจิสติกส์ให้สอดคล้องกับความต้องการของภาคธุรกิจโดยเน้นการฝึกอบรมวิชาชีพเฉพาะ และสนับสนุนความร่วมมือกับภาคเอกชนในการฝึกอบรมในระดับปฏิบัติงาน
- 2.4 การจัดทำฐานข้อมูลบูรณาการด้านโลจิสติกส์ ให้สามารถเชื่อมโยงและใช้ประโยชน์ร่วมกันได้ในแต่ละหน่วยงานอย่างมีประสิทธิภาพเพื่อใช้เป็นข้อมูลในการดำเนินการ ประเมินผล และวางแผนการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ

ภาคผนวก: คำถามในแบบสำรวจของธนาคารโลกในการประเมิน LPI ของแต่ละประเทศ

ตัวชี้วัด	รายละเอียด/คำถาม
1. ศุลกากร (Customs)	10/34 Rate the efficiency of the clearance process (i.e. speed, simplicity and predictability of formalities) by border control agencies, including Customs in ... ให้คะแนนประสิทธิภาพของการดำเนินการพิธีศุลกากร (ความเร็ว ความง่ายและมาตรฐานกระบวนการ) 1 "ขาดประสิทธิภาพ" ถึง 5 "มีประสิทธิภาพสูงมาก"
2. โครงสร้างพื้นฐานด้านขนส่งและเทคโนโลยีสารสนเทศ (Infrastructure)	11/34 Evaluate the quality of trade and transport related infrastructure (e.g. ports, railroads, roads, information technology) in ... ให้คะแนนคุณภาพของโครงสร้างพื้นฐานด้านการค้าและการขนส่ง อาทิ ท่าเรือ ทางรถไฟ ทางถนน และเทคโนโลยีสารสนเทศ 1 "ขาดประสิทธิภาพ" ถึง 5 "มีประสิทธิภาพสูงมาก"
3. การเตรียมการขนส่งระหว่างประเทศ (International Shipments)	12/34 Assess the ease of arranging competitively priced shipments to ... ให้คะแนนความสะดวกในการปรับราคาที่สามารถแข่งขันได้ของการขนส่งสินค้า 1 "ปรับราคาได้ยากมาก" ถึง 5 "ปรับราคาได้ไม่ยากเลย"
4. สมรรถนะผู้ให้บริการโลจิสติกส์ทั้งภาครัฐและธุรกิจ (Logistics Quality and Competence)	13/34 Evaluate the overall level of competence and quality of logistics services (e.g. transport operators, custom brokers) in ... ให้คะแนนความสามารถและคุณภาพของบริการโลจิสติกส์ในประเทศ อาทิ ผู้ประกอบการขนส่งและนายหน้าศุลกากร 1 "ขาดประสิทธิภาพ" ถึง 5 "มีประสิทธิภาพสูงมาก"
5. ระบบติดตามและตรวจสอบสินค้า (Tracking & Tracing)	14/34 Rate the ability to track and trace your consignments when shipping to ... ให้คะแนนความสามารถในการติดตามและตรวจสอบการจัดส่ง 1 "ขาดประสิทธิภาพ" ถึง 5 "มีประสิทธิภาพสูงมาก"
6. ความตรงต่อเวลาของการบริการ (Timeliness)	15/34 When arranging shipments to the countries listed below, how often do they reach the consignee within the scheduled or expected delivery time? ให้คะแนนความตรงต่อเวลาในการจัดส่งสินค้า สามารถจัดส่งถึงมือผู้รับภายในระยะเวลาที่กำหนดหรือสามารถคาดการณ์ในการขนส่งได้ 1 "นานๆ ครั้ง" ถึง 5 "บ่อยมาก"