

จดหมายข่าวกองยุทธศาสตร์
การพัฒนาระบบโลจิสติกส์

การจัดอันดับดัชนีวัดประสิทธิภาพโลจิสติกส์ระหว่างประเทศ ปี 2023



International Logistics Performance Index 2023

ปีที่ 6 ฉบับที่ 2 ประจำเดือนพฤษภาคม – สิงหาคม 2566

NEWSLETTER

บทบรรณาธิการ

การเผยแพร่รายงาน Connecting to Compete 2023 Trade Logistics in an Uncertain Global Economy โดย Global Trade and Regional Integration Unit ของธนาคารโลกมีความสำคัญต่อการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยเนื่องจากประเทศไทยได้กำหนดให้ผลการจัดอันดับประสิทธิภาพโลจิสติกส์ระหว่างประเทศ (International Logistics Performance Index: International LPI) เป็นตัวชี้วัดด้านโลจิสติกส์ที่สำคัญภายใต้แผนระดับชาติ ซึ่ง International LPI จะสะท้อนถึงระดับการพัฒนาการให้บริการโลจิสติกส์ของประเทศไทยในระดับนานาชาติ รวมทั้งทำให้ทราบถึงความพึงพอใจของประเทศคู่ค้าหรือผู้ใช้บริการ LSPs ของไทย ตลอดจนสะท้อนการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยในการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการบริการขนส่งระหว่างประเทศ ในมิติต่าง ๆ อาทิ พิจารณาศุลกากร การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน สมรรถนะผู้ให้บริการโลจิสติกส์ของไทย ความตรงต่อเวลาของการบริการ

ดังนั้น กองยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ (กลจ.) ได้จัดทำจดหมายข่าว กลจ. ฉบับนี้ เพื่อนำเสนอบทความและข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับการจัดทำดัชนีวัดประสิทธิภาพระบบโลจิสติกส์ระหว่างประเทศ อาทิ การจัดอันดับ International LPI ของประเทศไทย ในปี 2566 เปรียบเทียบกับปี 2561 ทั้งในระดับโลกและในกลุ่มสมาชิกอาเซียน วิธีการคิด International LPI ชุดเกณฑ์ชี้วัดประสิทธิภาพใหม่ (New KPI) เพื่อสร้างการรับรู้และความเข้าใจเกี่ยวกับตัวชี้วัดที่สำคัญให้กับผู้ที่เกี่ยวข้องได้นำไปใช้ประโยชน์ รวมทั้งนำเสนอข่าวสารโลจิสติกส์ที่น่าสนใจทั้งในประเทศและต่างประเทศ

คณะผู้เขียนหวังเป็นอย่างยิ่งว่าจดหมายข่าว กลจ. จะเป็นประโยชน์ต่อผู้อ่านและพร้อมรับฟังข้อคิดเห็นเพื่อใช้ประกอบการปรับปรุงจดหมายข่าวให้ดียิ่งขึ้นต่อไป

จดหมายข่าว

กองยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ ปีที่ 6 ฉบับที่ 2

ประจำเดือนพฤษภาคม – สิงหาคม 2566

จดหมายข่าวกองยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ (กลจ.) เป็นเอกสารสื่อสารความรู้และพัฒนาการด้านการขนส่งและโลจิสติกส์ รวมทั้งผลการดำเนินการของกองยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ ทั้งนี้ เนื้อหาในจดหมายข่าวเป็นเพียงข้อคิดเห็นของผู้เขียนเท่านั้น ท่านที่ประสงค์จะส่งบทความ หรือเสนอข้อคิดเห็นโปรดติดต่อ:

กองยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคม แห่งชาติ

962 ถนนกรุงเกษม แขวงวัดโสมนัส เขตป้อมปราบ
ศัตรูพ่าย กรุงเทพฯ 10100 หรือ ส่งอีเมลมาที่
logistic@nesdc.go.th เว็บไซต์ <http://bit.ly/LSO-NESDC>

ที่ปรึกษา

ณัฐชา พิชยนันท์
ธิดา พัทธธรรม
สุนทรลักษณ์ เพ็ชรกุล

บรรณาธิการ

สุรัฐ เนียมกลาง

คณะผู้จัดทำ

กองยุทธศาสตร์
การพัฒนาระบบโลจิสติกส์

สารบัญ

4 การจัดอันดับดัชนีวัดประสิทธิภาพโลจิสติกส์
ระหว่างประเทศ ปี 2023
(International Logistics Performance Index)

7 อันดับประสิทธิภาพโลจิสติกส์ระหว่างประเทศ
ของประเทศไทยปี 2566
(International LPI of Thailand)

13 ข่าวนสารโลจิสติกส์

14 ข่าวนสารบ้าน กลจ.
สถิติด้านโลจิสติกส์ไทย

15 เกร็ดความรู้โลจิสติกส์



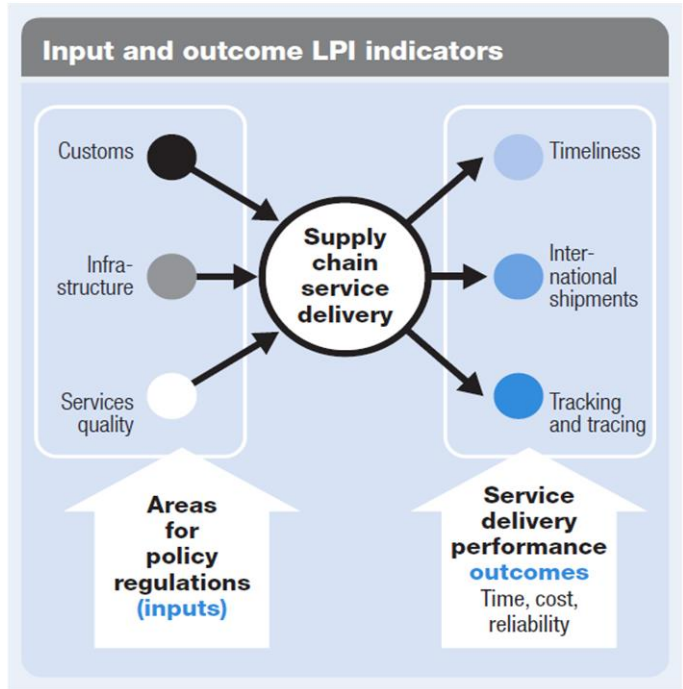
2023

International Logistics Performance Index



การจัดอันดับดัชนีวัดประสิทธิภาพโลจิสติกส์ระหว่างประเทศ ปี 2023

การจัดอันดับ International LPI ในปี 2023 (2566) ภายใต้งาน Connecting to Compete 2023 Trade Logistics in an Uncertain Global Economy โดย Global Trade and Regional Integration Unit ของธนาคารโลก เป็นการประเมินผลการสำรวจความพึงพอใจของผู้เชี่ยวชาญด้านโลจิสติกส์ระหว่างประเทศ อาทิ ผู้ประกอบการธุรกิจรับจัดส่งสินค้าระหว่างประเทศ (Freight Forwarder) ผู้ให้บริการขนส่งด่วน (Express Carriers) ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ (LSPs) โดยประเมินความพึงพอใจผ่านการตอบแบบสอบถามประสิทธิภาพโลจิสติกส์ที่ยังคงใช้วิธีการเดียวกับการจัดอันดับครั้งที่ผ่านมา ๆ มา โดยผลการประเมินแบ่งเป็นเกณฑ์ชี้วัดแต่ละด้าน ประกอบด้วย



1. เกณฑ์ชี้วัดที่เป็นปัจจัยนำเข้า (Input) หรือปัจจัยด้านนโยบาย (Policy Regulation) 3 ด้าน คือ

- พิธีการศุลกากร (Customs) อาทิ ความรวดเร็ว ความง่าย และการคาดการณ์ได้ของพิธีการศุลกากร
- โครงสร้างพื้นฐานด้านขนส่งและเทคโนโลยีสารสนเทศ (Infrastructure) คือ คุณภาพของโครงสร้างพื้นฐานที่เกี่ยวข้องกับการค้าและการขนส่ง อาทิ ท่าเรือ ทางรถไฟ ถนน และเทคโนโลยีสารสนเทศ
- สมรรถนะผู้ให้บริการโลจิสติกส์ทั้งภาครัฐและธุรกิจ (Logistics Quality and Competence) คือ ความสามารถ และคุณภาพของบริการโลจิสติกส์ อาทิ ผู้ประกอบการขนส่งตัวแทนออกของ

2. เกณฑ์ชี้วัดเชิงผลลัพธ์ (Outcome) หรือปัจจัยด้านประสิทธิภาพการให้บริการ (Service Delivery Performance) 3 ด้าน ที่ให้ความสำคัญกับระยะเวลา ต้นทุนและความน่าเชื่อถือ ได้แก่

- การเตรียมการขนส่งระหว่างประเทศ (International Shipments) คือ ความสะดวกในการจัดเตรียมการจัดส่งในราคาที่แข่งขันได้
- ความตรงต่อเวลาของการบริการ (Timeliness) คือ ความทันเวลาของการขนส่งในการไปถึงปลายทางภายในกำหนดเวลาหรือเวลาที่คาดว่าจะส่งมอบ
- ระบบติดตามและตรวจสอบสินค้า (Tracking and Tracing) คือ ความสามารถในการติดตามและตรวจสอบสินค้า

วิธีการสำรวจ International LPI

การสำรวจตัวชี้วัดประสิทธิภาพโลจิสติกส์ระหว่างประเทศ (International LPI) ประกอบด้วยคำถาม 2 ส่วน โดยส่วนที่ 1 ประกอบด้วยคำถาม 3 ข้อ (คำถามที่ 1-3) เป็นคำถามพื้นฐานเกี่ยวกับตัวผู้ตอบคำถาม และส่วนที่ 2 ประกอบด้วยคำถามทั้งหมด 6 ข้อ (คำถามที่ 4-9) ซึ่งเป็นส่วนสำคัญที่สุด ได้แก่ (1) ประสิทธิภาพของพิธีการศุลกากรและการจัดการชายแดน (2) คุณภาพของโครงสร้างพื้นฐานการค้าและการขนส่ง (3) ความสะดวกในการจัดเตรียมการจัดส่งในราคาที่สามารถแข่งขันได้ (4) ความสามารถและคุณภาพของบริการโลจิสติกส์ (5) ความสามารถในการติดตามและตรวจสอบย้อนกลับของสินค้า และ (6) ความถี่ของการจัดส่งถึงผู้รับภายในกำหนดเวลาหรือเวลาการส่งมอบที่คาดการณ์ไว้ ซึ่งจะทำให้ได้ข้อมูลดิบสำหรับการจัดอันดับ LPI

โดยแบบสอบถามส่วนระหว่างประเทศแบ่งผู้ตอบแบบสอบถามออกเป็น 2 กลุ่ม คือ ผู้ตอบแบบสอบถามจากประเทศชายฝั่งทะเล (Coastal countries) และผู้ตอบแบบสอบถามจากประเทศที่ไม่มีทางออกสู่ทะเล (Landlocked countries) โดยทำการประเมินประสิทธิภาพโลจิสติกส์ของประเทศคู่ค้าผ่าน 6 เกณฑ์ชี้วัดประสิทธิภาพโลจิสติกส์ โดยจะเลือกมาจากประเทศคู่ค้าที่สำคัญในการนำเข้าส่งออกของแต่ละประเทศจำนวน 8 ประเทศคู่ค้า ซึ่งวิธีการเลือกประเทศคู่ค้าขึ้นอยู่กับประเภทกลุ่มรายได้ของประเทศผู้ตอบแบบสอบถาม ตามตาราง A5.1) โดยจะให้คะแนนตามระดับความพึงพอใจในระดับ 1-5 (โดยเลือก

ให้คะแนนจากต่ำมาก (1) ถึงสูงมาก (5)) ทั้งนี้ ในกรณีของประเทศที่ไม่มีทางออกสู่ทะเล จะเลือกประเทศคู่ค้าตามประเทศเพื่อนบ้าน ซึ่งเป็นประเทศที่เชื่อมต่อหรือเป็นประตูการค้าที่เชื่อมโยงไปยังตลาดต่างประเทศ

อย่างไรก็ตาม คะแนน International LPI มีข้อจำกัดสองประการ **ประการแรก** คะแนนขึ้นอยู่กับประสบการณ์และการรับรู้ของตัวแทนผู้ให้บริการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ (ผู้ตอบแบบสอบถาม) ซึ่งในบางกรณีอาจไม่ได้สะท้อนถึงสภาพแวดล้อมด้านโลจิสติกส์ที่ครอบคลุมมากนัก อาทิ ประเทศที่มีประสิทธิภาพการให้บริการโลจิสติกส์ต่ำมักจะพึ่งพาผู้ให้บริการแบบดั้งเดิม ซึ่งระดับการบริการและการประสานงานกับหน่วยงานภาครัฐของผู้ให้บริการแบบดั้งเดิมกับผู้ให้บริการระหว่างประเทศมีความแตกต่างกัน **ประการที่สอง** ค่า LPI อาจไม่สะท้อนถึงประสิทธิภาพภายในประเทศนั้นได้อย่างแท้จริง โดยเฉพาะประเทศที่ไม่มีทางออกสู่ทะเลและรัฐที่เป็นเกาะขนาดเล็ก เนื่องจากการให้บริการของประเทศในกลุ่ม ยังคงมีความจำเป็นต้องพึ่งพิงการเชื่อมโยงการขนส่งไปยังประเทศใกล้เคียงที่เป็นประตูการค้าสำคัญ ทำให้ประสิทธิภาพการให้บริการขึ้นอยู่กับความซับซ้อนของระบบการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ ดังนั้น ถึงแม้ว่าระบบโลจิสติกส์ภายในประเทศจะถูกปรับปรุงให้มีประสิทธิภาพสูงขึ้น แต่ก็อาจมีปัจจัยภายนอกที่เป็นข้อจำกัดทำให้ผลคะแนนในการประเมิน International LPI อยู่ในระดับต่ำ

Table A5.1 Methodology for selecting country groups for survey respondents			
	Respondents from low-income countries	Respondents from middle-income countries	Respondents from high-income countries
Respondents from coastal countries	Five most important export partner countries + Three most important import partner countries	Three most important export partner countries + The most important import partner country + Four random countries, one from each country group: a. Africa b. East Asia and Central Asia c. Latin America d. Europe less Central Asia and OECD	Two random countries from a list of the five most important export partner countries and five most important import partner countries + Four random countries, one from each country group: a. Africa b. East Asia and Central Asia c. Latin America d. Europe less Central Asia and OECD + Two random countries from the combined country groups a, b, c, and d
Respondents from landlocked countries	Four most important export partner countries + Two most important import partner countries + Two land-bridge countries	Three most important export partner countries + One most important import partner country + Two land-bridge countries + Two countries randomly, one from each country group: a. Africa, East Asia and Central Asia, and Latin America b. Europe less Central Asia and OECD	

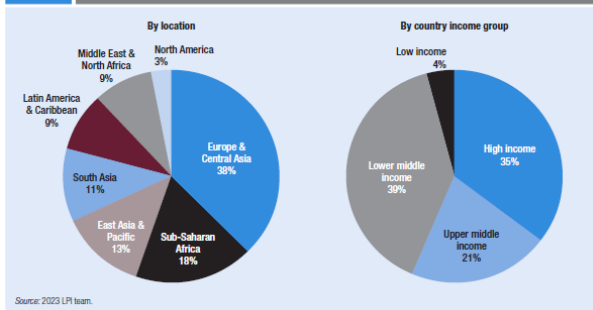


Source: 2023 LPI team.

ผลการสำรวจแบบสอบถาม LPI

การสำรวจความพึงพอใจในปี 2022 (2565) จะสอบถามผู้เชี่ยวชาญด้านโลจิสติกส์ บริษัทรับจัดการขนส่งสินค้าข้ามชาติ และผู้ประกอบการขนส่งด่วนทั่วโลก อาทิ DHL FedEx และ UPS จำนวน 652 ราย และเมื่อพิจารณาสัดส่วนผู้ตอบแบบสอบถามแยกตามรายได้ของกลุ่มประเทศ พบว่า มาจากกลุ่มประเทศรายได้ต่ำ (Low-income country) ร้อยละ 4 กลุ่มประเทศรายได้ปานกลางระดับล่าง (Lower-middle-income country) ร้อยละ 39 กลุ่มประเทศรายได้ปานกลางระดับบน (Upper-middle-income country) ร้อยละ 21 และกลุ่มประเทศรายได้สูง (High-income country) ร้อยละ 35 ซึ่งเป็นสัดส่วนที่ใกล้เคียงกับการสำรวจในปี 2018 (2561)

Figure A7.1 Number of respondents by location and country income group

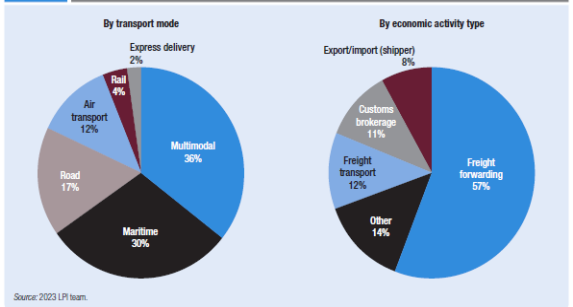


ที่มา: รายงาน Connecting to Compete 2023 Trade Logistics in an Uncertain Global Economy, World Bank

เมื่อพิจารณาสัดส่วนผู้ตอบแบบสอบถามในรายภูมิภาค

พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามร้อยละ 38 อยู่ในยุโรปและเอเชียกลาง ในขณะที่ร้อยละ 18 อยู่ในแอฟริกาใต้สะฮารา (Sub-Saharan Africa) ร้อยละ 13 อยู่ในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้และแปซิฟิก ร้อยละ 11 อยู่ในเอเชียใต้ โดยภูมิภาคที่มีผู้ตอบแบบสอบถามน้อยที่สุดตามลำดับ ได้แก่ ลาตินอเมริกา ตะวันออกกลาง และแอฟริกาเหนือ มีผู้ตอบแบบสอบถามร้อยละ 9 และอเมริกาเหนือ ร้อยละ 3

Figure A7.2 Respondents by transport mode and economic activity type



ที่มา: รายงาน Connecting to Compete 2023 Trade Logistics in an Uncertain Global Economy, World Bank

ทั้งนี้ หากพิจารณาผู้ตอบแบบสอบถามตามรูปแบบการให้บริการขนส่ง

พบว่า เป็นผู้ให้บริการขนส่งหลายรูปแบบ ร้อยละ 36 ผู้ให้บริการขนส่งทางทะเลร้อยละ 30 ผู้ให้บริการขนส่งทางถนนร้อยละ 17 และผู้ให้บริการขนส่งทางอากาศร้อยละ 12 ซึ่งเป็นสัดส่วนที่ใกล้เคียงกับปี 2018 (2561)

การแบ่งกลุ่มประสิทธิภาพโลจิสติกส์ระหว่างประเทศ



กลุ่มผู้ดำเนินการโลจิสติกส์ที่มีประสิทธิภาพสูงและเป็นมิตรต่อกระบวนการโลจิสติกส์ (Logistics friendly)

คือ ประเทศที่มีประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์สูงสุด ซึ่งส่วนใหญ่อยู่ในกลุ่มรายได้สูง (25 ประเทศ)



กลุ่มผู้ดำเนินการโลจิสติกส์ที่มีประสิทธิภาพในระดับที่สม่ำเสมอ (Consistent performers)

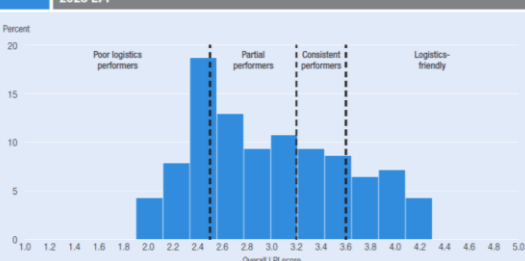
คือ ประเทศที่มีประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ดีกว่าประเทศส่วนใหญ่อื่น ๆ ที่อยู่กลุ่มประเทศที่มีรายได้ในระดับเดียวกัน (25 ประเทศ)



กลุ่มผู้ดำเนินการโลจิสติกส์ที่มีประสิทธิภาพบางส่วน (Partial performers)

คือ ประเทศที่มีข้อจำกัดด้านโลจิสติกส์ในระดับหนึ่งซึ่งมักพบในกลุ่มประเทศที่มีรายได้ต่ำและปานกลาง (46 ประเทศ)

Figure 2.1 Histogram of scores of the 139 countries and four performance groups in the 2023 LPI



Source: 2023 Logistics Performance Index. Note: Vertical lines correspond to score cutoffs for the four performance groups identified in the main text. Four groups are displayed because the partial performers group includes two quartiles (the middle and the second from the bottom).



กลุ่มผู้ดำเนินการโลจิสติกส์ที่มีประสิทธิภาพในระดับต่ำ (Poor logistics performers)

คือ ประเทศที่มีข้อจำกัดด้านโลจิสติกส์อย่างรุนแรง อาทิ กลุ่มประเทศต่าง ๆ ที่มีการพัฒนาน้อยที่สุด (The least developed countries) (43 ประเทศ)

ที่มา: รายงาน Connecting to Compete 2023 Trade Logistics in an Uncertain Global Economy, World Bank

ชุดเกณฑ์ชี้วัดประสิทธิภาพใหม่ (New KPI) เพื่อสะท้อนประสิทธิภาพโลจิสติกส์ระหว่างประเทศ ในมิติเวลาและการเชื่อมโยง

ในปีสำรวจ 2022 (2565) ธนาคารโลกได้นำเกณฑ์ชี้วัดซึ่งใช้ข้อมูลจากฐานข้อมูลทั่วโลกมาประกอบการพิจารณาด้วย อย่างไรก็ตาม ชุดเกณฑ์ชี้วัดประสิทธิภาพใหม่นี้ยังไม่มีผลต่อการจัดอันดับ LPI ในปี 2023 (2566) ซึ่งธนาคารโลกยังคงใช้เกณฑ์ชี้วัดประสิทธิภาพ 6 ด้าน ในการจัดอันดับเป็นหลัก สำหรับชุดเกณฑ์ชี้วัดประสิทธิภาพใหม่เป็นชุดข้อมูลที่ธนาคารโลกและการประชุมสหประชาชาติว่าด้วยการค้าและการพัฒนา (UNCTAD) ใช้อยู่แล้วในการรายงานตัวชี้วัดอื่นๆ และจะทดแทนตัวชี้วัดด้านการค้าระหว่างประเทศ (Trading Across Border) ภายใต้การจัดอันดับความยากง่ายในการประกอบธุรกิจ (Ease of Doing Business) ที่ได้ถูกยกเลิกไปก่อนหน้านี้ด้วย โดยเกณฑ์ชี้วัดใหม่ที่นำมาใช้จะมุ่งเน้นที่ประสิทธิภาพโลจิสติกส์และโซ่อุปทานในมุมมองการค้าระหว่างประเทศ ประกอบด้วย

1. การขนส่งตู้คอนเทนเนอร์ทางเรือ

(Container shipping indicators) ประกอบด้วย

- การเชื่อมต่อทางทะเล (Maritime connectivity) คือ จำนวนประเทศคู่ค้าที่เข้าถึงได้ ผ่านการให้บริการโดยตรง (ชุดข้อมูลโดย MDS Transmodal)
- ระยะเวลาเข้าไปถึง-ส่งมอบตู้สินค้าภายในท่าเทียบเรือ (Turnaround time) คือ ระยะเวลาเรียกเรือคอนเทนเนอร์ที่ทำเรือ ไม่รวมเวลาที่รอทอดสมอ (ชุดข้อมูลโดย Marine-Traffic)



2. โลจิสติกส์การบิน (Aviation logistics) ประกอบด้วย

- การเชื่อมต่อทางการบิน (Aviation connectivity) คือ จำนวนการเชื่อมต่อทางอากาศโดยตรง (รายประเทศ)
- เวลารอคอยของเครื่องบิน (Aviation dwell time) คือ ระยะเวลาขนส่งสินค้าที่ใช้ ณ สนามบิน (ชุดข้อมูลโดย Cargo iQ)



3. การขนส่งไปรษณีย์ (Postal indicators) (ชุดข้อมูล

โดย Universal Postal Union) ประกอบด้วย

- การเชื่อมต่อไปรษณีย์ (Postal connectivity) คือ จำนวนการเชื่อมต่อไปรษณีย์ระหว่างประเทศ
- เวลาในการจัดส่งไปรษณีย์ (Postal delivery time) คือ เวลาการส่งมอบสิ่งของทางไปรษณีย์ตั้งแต่มาถึงที่ทำการไปรษณีย์ของประเทศที่แลกเปลี่ยนจนถึงการส่งมอบครั้งสุดท้าย (หรือพยายามไม่สำเร็จในครั้งแรก) ไปยังผู้รับ



4. ความล่าช้าในการนำเข้าตู้คอนเทนเนอร์

(Import delays for containers) โดยวัดจาก

- ระยะเวลาการรอคอยรวมที่ทำเรือ (Consolidated dwell time) คือ ระยะเวลาการรอคอยที่ทำเรือบวกกับเวลาที่ใช้ในการอำนวยความสะดวกด้านพิธีการศุลกากรของการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบภาคพื้นดินสำหรับตู้คอนเทนเนอร์
- ระยะเวลาการรอคอยที่ทำเรือ (Port dwell time) คือ เวลาที่ตู้คอนเทนเนอร์ต่อหน่วยใช้ที่ทำเรือ (ส่งออกหรือนำเข้า)
- ระยะเวลาขนส่งสินค้าในระเบียงการค้า (Corridor lead time) คือ เวลานำตู้คอนเทนเนอร์จากท่าเรือต้นทางไปยังปลายทางสำหรับประเทศที่ไม่มีทางออกสู่ทะเล (ชุดข้อมูลโดย TradeLens)

5. ความล่าช้าในการส่งออกตู้คอนเทนเนอร์ (Export delays for containers)

เป็นข้อมูลชุดลักษณะเดียวกันกับชุดข้อมูลความล่าช้าในการนำเข้าตู้คอนเทนเนอร์ แต่ชุดข้อมูลนี้เป็นข้อมูลสำหรับการส่งออก



ทั้งนี้ ชุดเกณฑ์ชี้วัดประสิทธิภาพใหม่นี้และเกณฑ์ชี้วัดประสิทธิภาพโลจิสติกส์ 6 ด้านที่ใช้อยู่เดิม จะวัดประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์จากมุมมองที่แตกต่างกัน โดยเกณฑ์ชี้วัดประสิทธิภาพชุดใหม่จะเป็นการวัดความเร็วที่เกิดขึ้นจริงของการค้าโลกโดยใช้ข้อมูลการติดตามห่วงโซ่อุปทาน ในขณะที่เกณฑ์ชี้วัด 6 ด้านเดิมจะอยู่บนพื้นฐานของการรับรู้ของผู้เชี่ยวชาญโลจิสติกส์ระหว่างประเทศประเมินประเทศคู่ค้า ดังนั้น การใช้ตัวชี้วัดทั้งชุดเดิมและชุดใหม่ในอนาคตจะทำให้การประเมินมีความครอบคลุมในหลากหลายมิติมากขึ้น



ความแตกต่างของรายงาน ปี 2023 จากรายงานฉบับก่อนหน้า (2018)

รายงาน LPI 2023 มีความแตกต่าง ดังนี้



คะแนน (Scores) และช่วงความเชื่อมั่น (Confidence intervals) ของการจัดอันดับที่ผ่านจะเป็นเลขทศนิยม 2 ตำแหน่ง แต่การรายงานผลในปี 2023 มีการปัดเศษเป็นทศนิยม 1 ตำแหน่ง

คะแนนจะสะท้อนปริมาณการสำรวจการรับรู้เชิงคุณภาพ และการเปลี่ยนแปลงนี้มีจุดประสงค์เพื่อลดทอนการตีความเกินจริงจากการนำผลคะแนนที่มีทศนิยม 2 ตำแหน่งมาใช้เปรียบเทียบกับประสิทธิภาพของแต่ละประเทศ



**มุ่งเน้นให้ความสำคัญกับกลุ่มประเทศมากกว่า
การเปรียบเทียบรายประเทศ**

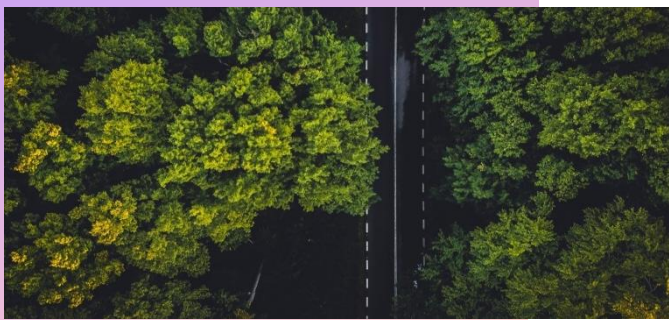
เสนอผลการสำรวจของกลุ่มประเทศที่มีประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์คล้ายคลึงกัน โดยวิเคราะห์และสะท้อนมุมมองด้านนโยบายเป็นกลุ่มประเทศมากกว่าเป็นรายประเทศ

วิธีการนี้ช่วยให้สามารถสรุปแนวโน้มในวงกว้างตามพื้นที่ทางภูมิศาสตร์และกลุ่มรายได้ และลดโอกาสที่ผู้นำข้อมูลไปใช้จะตีความคะแนนและอันดับความเชื่อมั่นเกินความเป็นจริง รวมทั้งให้ความสำคัญกับนโยบายที่มีความแตกต่างกันของแต่ละประเทศ อย่างไรก็ตาม คะแนนจากการสำรวจและการจัดอันดับ อาจมีข้อจำกัดจากข้อผิดพลาดในการสุ่มตัวอย่างและการวัดผล และบางกรณีอาจได้รับผลกระทบจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของโควิด-19 ทำให้เก็บข้อมูลจากผู้ตอบแบบสอบถามได้น้อยในบางประเทศ โดยเฉพาะจากกลุ่มประเทศที่มีรายได้น้อย ซึ่งอาจทำให้ผลการสำรวจไม่สามารถสะท้อนความเป็นจริงเชิงพื้นที่ได้

การเปลี่ยนแปลงของอุตสาหกรรม โลจิสติกส์ในช่วงรายงาน LPI 2018 และรายงาน LPI 2023

ในระยะเวลา 5 ปีที่ผ่านมา ซึ่งเป็นช่วงเวลาระหว่างรายงานดัชนีวัดประสิทธิภาพระบบโลจิสติกส์ระหว่างประเทศ (LPI) ประจำปี 2018 (2561) และปี 2023 (2566) มีสถานการณ์ที่เปลี่ยนแปลงไปในหลายมิติซึ่งเป็นปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่ออุตสาหกรรมขนส่งและโลจิสติกส์ทั่วโลกเป็นอย่างมาก โดยปัจจัยแรกมาจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) ที่ทำให้หลายประเทศออกมาตรการควบคุมการแพร่ระบาด อาทิ สาธารณรัฐประชาชนจีนซึ่งเป็นศูนย์กลางสินค้าและจุดถ่ายลำที่สำคัญของโลกทางทะเลได้ออกมาตรการโควิดเป็นศูนย์ (zero-COVID) ส่งผลให้เกิดปัญหาขาดแคลนแรงงานทำให้กระบวนการขนส่งสินค้าเกิดความล่าช้าเป็นสาเหตุหนึ่งที่ทำให้ปริมาณตู้สินค้าตกค้างจนเกิดภาวะขาดแคลนตู้คอนเทนเนอร์ทั่วโลก

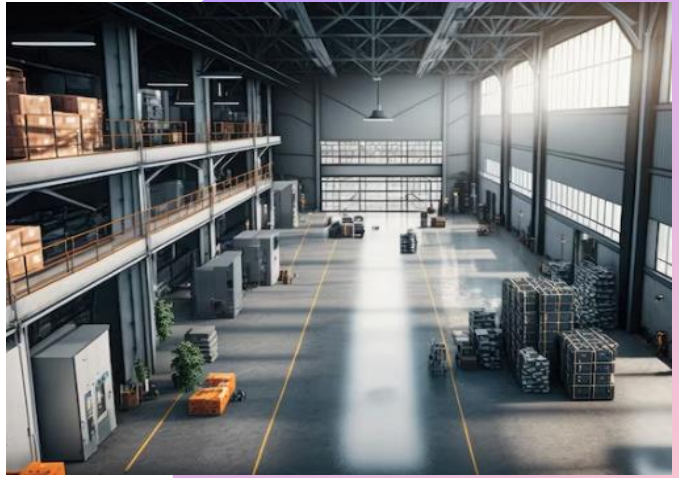
อย่างไรก็ดี การแพร่ระบาดของโรค COVID-19 ทำให้ผู้บริโภคปรับตัวสู่วิถีใหม่ (New Normal) มาใช้บริการในรูปแบบดิจิทัลมากขึ้นจากความก้าวหน้าของเทคโนโลยี ซึ่งเป็นโอกาสของธุรกิจต่าง ๆ อาทิ การซื้อขายอาหารออนไลน์ และการจัดส่งขั้นสุดท้าย (Last-mile Delivery) ผู้ให้บริการโลจิสติกส์พึ่งพาเทคโนโลยีปัญญาประดิษฐ์ (AI) มากขึ้น เพื่อตอบสนองผู้บริโภคและทดแทนแรงงานที่ขาดแคลนในช่วงวิกฤต COVID-19 และช่วยเพิ่มประสิทธิภาพและประสิทธิผลในอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ ปัจจัยที่สองมาจากสถานการณ์ความขัดแย้งระหว่างประเทศ อาทิ สงครามยูเครน-รัสเซีย ที่ส่งผลกระทบต่อราคาน้ำมันในตลาดโลก และส่งผลให้ต้นทุนการขนส่งสินค้าสูงขึ้น รวมถึงสงครามการค้าระหว่างสหรัฐฯ-จีน ที่ทำให้ผู้ให้บริการขนส่งสินค้าทางทะเลต้องปรับแผนเส้นทางการเดินเรือให้สอดคล้องกับการเปลี่ยนแปลงของฐานการผลิตและความต้องการสินค้าของผู้บริโภคทั่วโลก



ปัจจัยสุดท้ายมาจากแนวคิด Green logistics ที่เข้ามาทดแทนระบบการขนส่งแบบเดิม รวมทั้งการให้ความสำคัญกับปัญหาภาวะโลกร้อนมากขึ้น ส่งผลให้ผู้ประกอบการต้องปรับตัว

เพื่อให้เป็นไปตามมาตรฐานสากลของประเทศต่าง ๆ ที่สอดคล้องกับเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืนของสหประชาชาติ (SDGs)

ถึงแม้ในช่วงระยะเวลา 5 ปี ปัจจัยต่างๆ ที่ได้กล่าวมาข้างต้น ได้ส่งผลกระทบต่อเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อมทั่วโลก แต่จากรายงานดัชนีวัดประสิทธิภาพระบบโลจิสติกส์ระหว่างประเทศ (LPI) ประจำปี 2023 พบว่าในภาพรวมคะแนน LPI โดยเฉลี่ยของประเทศต่าง ๆ ไม่ได้เปลี่ยนแปลงไปจากปี 2018 มากนัก อีกทั้งยังมีแนวโน้มที่ดีขึ้น โดยประเทศที่เคยถูกจัดอันดับให้อยู่ในกลุ่มผู้ดำเนินการโลจิสติกส์ที่มีประสิทธิภาพบางส่วน (Partial performers) ในปี 2018 ส่วนใหญ่มีคะแนนเพิ่มขึ้น



นอกจากนี้ พบว่าคะแนนเกณฑ์ชี้วัดประสิทธิภาพของ LPI โดยเฉลี่ยของประเทศทั้งด้านพิธีการศุลกากร (Customs) ด้านโครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure) และด้านการเตรียมการขนส่งระหว่างประเทศ (International Shipments) เปลี่ยนแปลงน้อยมาก ในขณะที่คะแนนด้านสมรรถนะผู้ให้บริการโลจิสติกส์ทั้งภาครัฐและธุรกิจ (Logistics Competence and Quality) และด้านระบบการติดตามและตรวจสอบ (Tracking and Tracing) ปรับตัวดีขึ้น ซึ่งส่วนหนึ่งเป็นผลมาจากความก้าวหน้าทางเทคโนโลยีที่พัฒนาอย่างรวดเร็วในช่วงที่ผ่านมา ความสามารถในการเข้าถึงระบบฐานข้อมูล และแนวคิด Green logistics ที่มีการติดตามผลิตภัณฑ์หรือบริการตั้งแต่ต้นน้ำถึงปลายน้ำเพื่อวัดผลกระทบจากกิจกรรมของมนุษย์ที่มีต่อระบบสิ่งแวดล้อมตลอดโซ่อุปทาน (Carbon footprint) เพื่อให้สอดคล้องกับมาตรการทางด้านสิ่งแวดล้อม อย่างไรก็ตาม คะแนนด้านความตรงต่อเวลาของการบริการ (Timeliness) ปรับตัวลดลง เนื่องจากปัญหาการขาดแคลนกำลังแรงงานและการขาดแคลนตู้คอนเทนเนอร์จากมาตรการควบคุมการแพร่ระบาดของโรค COVID-19 และการเปลี่ยนแปลงเส้นทางการขนส่งสินค้าระหว่างยุโรป-เอเชียจากปัญหาสงครามยูเครน-รัสเซีย ที่ส่งผลกระทบต่อระยะเวลาในการขนส่ง

อันดับประสิทธิภาพ โลจิสติกส์ ระหว่างประเทศ ของประเทศไทย ปี 2566

International LPI of Thailand



ดัชนีวัดประสิทธิภาพโลจิสติกส์ระหว่างประเทศ ของประเทศไทย ตามเกณฑ์ชี้วัด 6 ด้าน

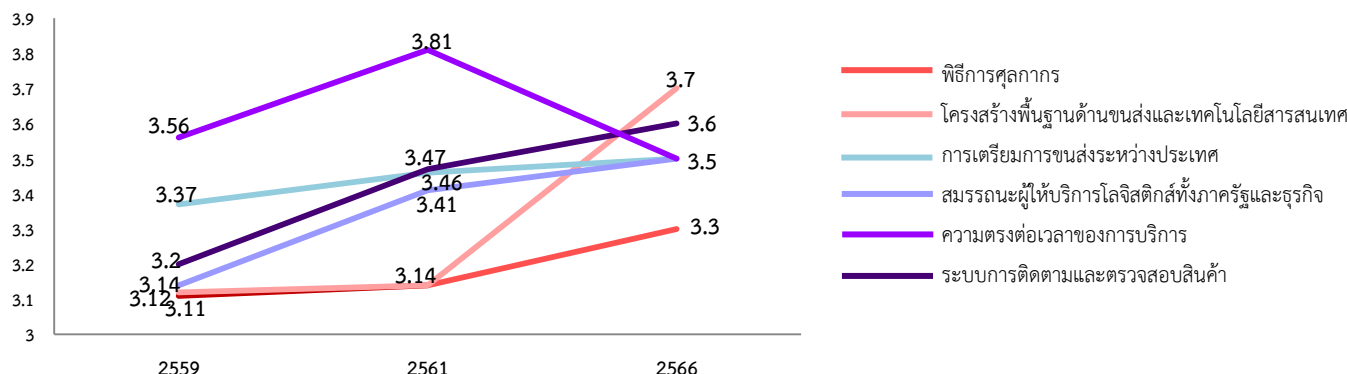
	2566		2561		2559	
	คะแนน	อันดับ	คะแนน	อันดับ	คะแนน	อันดับ
ผลรวม	3.5	34	3.41	32	3.26	45
พิธีการศุลกากร	3.3	31	3.14	36	3.11	46
โครงสร้างพื้นฐานด้านขนส่งและเทคโนโลยีสารสนเทศ	3.7	25	3.14	41	3.12	46
การเตรียมการขนส่งระหว่างประเทศ	3.5	22	3.46	25	3.37	38
สมรรถนะผู้ให้บริการโลจิสติกส์ทั้งภาครัฐและธุรกิจ	3.5	38	3.41	32	3.14	49
ความตรงต่อเวลาของการบริการ	3.5	46	3.81	28	3.56	52
ระบบการติดตามและตรวจสอบสินค้า	3.6	34	3.47	33	3.20	50

1 รายงาน Connecting to Compete 2023 Trade Logistics in an Uncertain Global Economy โดย Global Trade and Regional Integration Unit ของธนาคารโลก

2 มี 33 ประเทศที่มีอันดับดีกว่าประเทศไทย โดยในอันดับที่ 34 ไทยมีอันดับรวมกับบาห์เรน ลัตเวีย และกาตาร์

3 ประเทศในภูมิภาคเอเชียที่มีอันดับดีกว่าไทย ได้แก่ อันดับ 1 สิงคโปร์ อันดับ 2 (ร่วม) เขตบริหารพิเศษฮ่องกง และสหรัฐอเมริกา อันดับ 4 (ร่วม) ญี่ปุ่น และไต้หวัน อันดับ 6 เกาหลีใต้ อันดับ 7 จีน และ อันดับ 8 มาเลเซีย โดยในอันดับที่ 9 ไทยมีอันดับรวมกับบาห์เรน และกาตาร์

กราฟเปรียบเทียบคะแนนประสิทธิภาพโลจิสติกส์ระหว่างประเทศ ของประเทศไทย ในแต่ละด้าน ระหว่างปี 2559 2561 และ 2566



ที่มา: ธนาคารโลก 2023 ประมวลผลโดย สศข.

อันดับประสิทธิภาพโลจิสติกส์ ระหว่างประเทศของประเทศไทย

รายงาน Connecting to Compete ปี 2023 (2566)¹ ธนาคารโลก จัดอันดับประสิทธิภาพโลจิสติกส์ (Logistics Performance Index: LPI) ของไทยอยู่ในอันดับที่ 34 ร่วม² จาก 139 ประเทศทั่วโลก ลดลงจากอันดับที่ 32 ในปี 2561 และเมื่อพิจารณาเฉพาะประเทศในภูมิภาคเอเชีย ไทยอยู่ในอันดับที่ 9 ร่วม³ สำหรับคะแนนและอันดับของไทยตามเกณฑ์ชี้วัดทั้ง 6 ด้าน ในปี 2566 เทียบกับปี 2561 พบว่ามีเกณฑ์ชี้วัด 3 ด้าน ที่มีคะแนนและอันดับดีขึ้น ได้แก่ ด้านพิธีการศุลกากร (Customs) (เพิ่มขึ้น 0.16 คะแนน ดีขึ้น 5 อันดับ) ด้านโครงสร้างพื้นฐานด้านขนส่งและเทคโนโลยีสารสนเทศ (Infrastructure) (เพิ่มขึ้น 0.56 คะแนน ดีขึ้น 16 อันดับ) และด้านการเตรียมการขนส่งระหว่างประเทศ (International Shipments) (เพิ่มขึ้น 0.04 คะแนน ดีขึ้น 3 อันดับ) และเกณฑ์ชี้วัด 2 ด้าน ที่มีคะแนนเพิ่มขึ้นแต่อันดับลดลง ได้แก่ ด้านสมรรถนะผู้ให้บริการโลจิสติกส์ทั้งภาครัฐและธุรกิจ (Logistics Competence and Quality) (เพิ่มขึ้น 0.09 คะแนน ลดลง 6 อันดับ) ด้านระบบการติดตามและตรวจสอบสินค้า (Tracking and Tracing) (เพิ่มขึ้น 0.13 คะแนน ลดลง 1 อันดับ) สำหรับเกณฑ์ชี้วัดด้านความตรงต่อเวลาของการบริการ (Timeliness) นั้นมีคะแนนและอันดับลดลง (ลดลง 0.31 คะแนน ลดลง 18 อันดับ)

ประสิทธิภาพโลจิสติกส์ระหว่างประเทศ
ของประเทศไทยอาเซียน

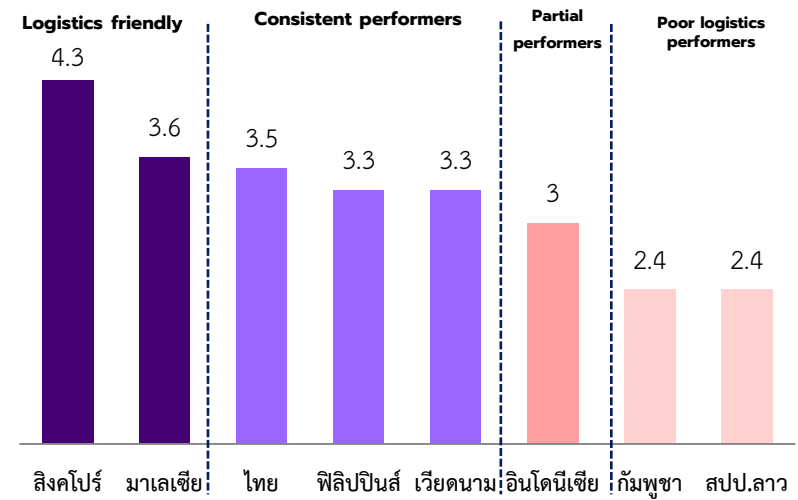
อันดับ International LPI ของไทยอยู่ในอันดับที่ 3 ของภูมิภาค (อันดับที่ 34) เป็นรองสิงคโปร์ (อันดับที่ 1) และมาเลเซีย (อันดับที่ 26) โดยเป็นที่น่าสังเกตว่ามาเลเซีย มีพัฒนาการในภาพรวมดีขึ้นอย่างต่อเนื่อง สะท้อนจากคะแนน เกณฑ์ชี้วัดทั้ง 6 ตัวที่เพิ่มขึ้น ส่งผลให้อันดับประสิทธิภาพ ด้านโลจิสติกส์ขยับสูงขึ้นจากอันดับที่ 41 ในปี 2561 เป็น อันดับที่ 26 ในปี 2566 ขณะที่สิงคโปร์ขยับจากอันดับที่ 7 ในครั้งก่อน ขึ้นเป็นอันดับที่ 1 ในครั้งนี้ โดยมีคะแนนเกณฑ์ ชี้วัดเป็นอันดับที่ 1 ทั้งหมด 5 ด้าน และการเตรียมการขนส่ง ระหว่างประเทศเป็นด้านที่มีพัฒนาการที่ดีที่สุด (ดีขึ้น 13 อันดับจากปี 2561) ยกเว้นด้านการเตรียมการขนส่งระหว่าง ประเทศที่อยู่ในอันดับที่ 2

อันดับประสิทธิภาพโลจิสติกส์
ระหว่างประเทศของประเทศไทย
ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน ปี 2566



อันดับในภูมิภาคอาเซียน	อันดับโลก	คะแนนรวม	พิธีการ ศุลกากร	โครงสร้าง พื้นฐาน	การเตรียม การขนส่ง ระหว่างประเทศ	สมรรถนะ LSPs	ความตรง ต่อเวลา ของการบริการ	ระบบติดตาม และตรวจสอบ สินค้า
1 สิงคโปร์	1/139 +6	4.3	4.2	4.6	4.0	4.4	4.3	4.4
2 มาเลเซีย	26/139 +15	3.6	3.3	3.6	3.7	3.7	3.7	3.7
3 ไทย	34/139 -2	3.5	3.3	3.7	3.5	3.5	3.5	3.6
4 ฟิลิปปินส์	43/139 -4	3.3	2.8	3.2	3.1	3.3	3.9	3.3
4 เวียดนาม	43/139 -1	3.3	3.1	3.2	3.3	3.2	3.3	3.4
5 อินโดนีเซีย	61/139 -15	3.0	2.8	2.9	3.0	2.9	3.3	3.0
6 กัมพูชา	115/139 -17	2.4	2.2	2.1	2.3	2.4	2.7	2.8
6 สปป.ลาว	115/139 -33	2.4	2.3	2.3	2.3	2.4	2.8	2.4

กราฟแท่งแสดงคะแนน International LPI ของประเทศไทยอาเซียน
(แบ่งตามกลุ่มประสิทธิภาพโลจิสติกส์ระหว่างประเทศ)



ที่มา: ธนาคารโลก 2023
ประมวลผลโดย สศช.

ทั้งนี้ เมื่อนำคะแนน International LPI ของ ประเทศสมาชิกอาเซียนมาจัดกลุ่มตามประสิทธิภาพ โลจิสติกส์ระหว่างประเทศ ซึ่งแบ่งเป็น 4 กลุ่ม สามารถจัดกลุ่มได้ดังนี้ (1) กลุ่มผู้ดำเนินการ โลจิสติกส์ที่มีประสิทธิภาพสูงและเป็นมิตรต่อ กระบวนการโลจิสติกส์ (Logistics friendly) ได้แก่ สิงคโปร์ และมาเลเซีย (2) กลุ่มผู้ดำเนินการโลจิสติกส์ ที่มีประสิทธิภาพในระดับสม่ำเสมอ (Consistent performers) ได้แก่ ไทย ฟิลิปปินส์ และเวียดนาม (3) กลุ่มผู้ดำเนินการโลจิสติกส์ที่มีประสิทธิภาพ บางส่วน (Partial performers) ได้แก่ อินโดนีเซีย และ (4) กลุ่มผู้ดำเนินการโลจิสติกส์ที่มีประสิทธิภาพ ในระดับต่ำ (Poor logistics performers) ได้แก่ กัมพูชา และ สปป. ลาว

การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ในระยะที่ผ่านมายุทธศาสตร์ การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ 3 (พ.ศ. 2560-2565)

จากการจัดอันดับ LPI ของธนาคารโลก ปี 2566 ปรากฏว่าคะแนนรวมของประเทศไทย เพิ่มขึ้นเป็น 3.5 คะแนน จากเดิม 3.41 คะแนน ในปี 2561 ส่วนหนึ่งสะท้อนถึงผลการพัฒนาภายใต้แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ 3 (พ.ศ. 2560-2565) โดยอธิบายผ่านเกณฑ์ตัวชี้วัดของ LPI ทั้ง 6 ด้านที่สำคัญ ดังนี้

ด้านพิธีการศุลกากร มีอันดับและคะแนนเพิ่มขึ้นจากปี 2561 จากการพัฒนาธุรกรรมการเชื่อมโยงข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับการนำเข้า ส่งออก และโลจิสติกส์ผ่านระบบ National Single Window (NSW) ครบถ้วนทุกหน่วยงาน สามารถเชื่อมโยงข้อมูลผ่านระบบ ASEAN Single Window (ASW) อาทิ หนังสือรับรองถิ่นกำเนิดสินค้าอาเซียน (ATIGA e-Form D) เชื่อมโยงได้ครบทุกประเทศ ข้อมูลใบขนสินค้าอาเซียน (ASEAN Customs Declaration Document: ACDD) และใบรับรองสุขอนามัยพืช (e-Phyto Certificate) ที่สามารถเชื่อมโยงกับประเทศสมาชิกที่มีความพร้อม

ด้านโครงสร้างพื้นฐานด้านขนส่งและเทคโนโลยีสารสนเทศ มีอันดับและคะแนนเพิ่มขึ้นจากปี 2561 จากการพัฒนาและปรับปรุงโครงข่ายรถไฟขนาดทาง 1 เมตรให้เป็นโครงข่ายหลักในการขนส่ง การพัฒนาท่าเรือและการบริหารจัดการท่าเรือในประเทศเพื่อเพิ่มขีดความสามารถการขนส่งทางน้ำ รวมทั้งพัฒนาโครงข่ายทางถนนและเพิ่มขีดความสามารถในการให้บริการโครงข่ายและทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง เพื่อยกระดับมาตรฐานการขนส่งสินค้าเชื่อมโยงไปยังประตูการค้าที่สำคัญและรองรับปริมาณการขนส่งที่เพิ่มขึ้น

ด้านการเตรียมการขนส่งระหว่างประเทศ มีอันดับและคะแนนเพิ่มขึ้นจากปี 2561 จากการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก โดยได้พัฒนาศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้าบริเวณชายแดน การก่อสร้างอาคารศูนย์บริหารจัดการเดินรถระบบ GPS และการพัฒนาศูนย์กระจายสินค้าเพื่ออำนวยความสะดวกในระบบการขนส่งสินค้า และผลักดันให้มีมาตรฐานการขนส่งรองรับการขยายตัวด้านการลงทุนในระบบโลจิสติกส์ของประเทศและของภูมิภาคอาเซียน นอกจากนี้ มีการพัฒนาระบบสาธารณูปโภครองรับการขยายตัวของชุมชนและการให้บริการสาธารณะในพื้นที่ชายแดน และพัฒนากิจกรรมทางเศรษฐกิจด้านการผลิตและบริการที่สำคัญ

ด้านสมรรถนะผู้ให้บริการโลจิสติกส์ทั้งภาครัฐและธุรกิจ ถึงแม้มีอันดับลดลงจากปี 2561 แต่มีคะแนนเพิ่มขึ้น จากการดำเนินการพัฒนาเพื่อเพิ่มมูลค่าในห่วงโซ่อุปทานด้านการพัฒนาศักยภาพ LSPs ให้สามารถแข่งขันได้ โดยมีศูนย์ให้บริการโลจิสติกส์เพื่อการค้าระหว่างประเทศ (Cross Border Logistics Solution) ในรูปแบบศูนย์ให้บริการเคลื่อนที่ไปยังภูมิภาคต่างๆ ทั่วประเทศ เพื่อให้บริการและคำแนะนำด้านโลจิสติกส์ การค้า และการขนส่งระหว่างประเทศรวมทั้งสร้างเครือข่ายผู้ประกอบการระหว่างประเทศและ LSPs ของไทย เพื่อยกระดับมาตรฐานคุณภาพบริการขนส่งสินค้า และเตรียมความพร้อมให้ผู้ประกอบการโลจิสติกส์ไทยสามารถเข้าถึงตลาดต่างประเทศได้อย่างมีประสิทธิภาพ

ด้านระบบติดตามและตรวจสอบสินค้า มีอันดับลดลงจากปี 2561 แต่มีคะแนนเพิ่มขึ้น จากการดำเนินการยกระดับการบริหารจัดการโลจิสติกส์และห่วงโซ่อุปทานภาคเกษตรกรรมและภาคอุตสาหกรรมให้ได้มาตรฐาน โดยมีการนำเทคโนโลยีและนวัตกรรมระบบติดตามสินค้า RFID และระบบติดตามยานพาหนะ GPS Tracking มาใช้สำหรับการติดตามผู้สินค้าและสถานการณ์ขนส่งตลอดเส้นทางการขนส่ง นอกจากนี้ มีการนำเครื่องเอกซเรย์มาใช้ในการตรวจสอบและตรวจปล่อยสินค้าแทนการเปิดตรวจด้วยเจ้าหน้าที่ เพื่อลดระยะเวลาการให้บริการและเพิ่มประสิทธิภาพพิธีการศุลกากร

ด้านความตรงต่อเวลาของการบริการ มีอันดับและคะแนนลดลงจากปี 2561 ซึ่งสอดคล้องกับสถานการณ์โลกที่ได้รับผลกระทบจากการแพร่ระบาดของโรค Covid-19 ทำให้ประเทศไทยปิดด่านพรมแดนบางแห่ง ประกอบกับภาวะขาดแคลนตู้สินค้า ส่งผลให้เกิดปัญหาความหนาแน่นและมีสินค้าตกค้าง กระทั่งต่อการบริการในภาคขนส่ง อย่างไรก็ตาม ประเทศไทยยังคงให้ความสำคัญกับการพัฒนาประสิทธิภาพการให้บริการด้านโลจิสติกส์อย่างต่อเนื่อง โดยได้พัฒนาฐานข้อมูล เชื่อมโยงข้อมูลนำเข้า-ส่งออกระหว่างหน่วยงานในการบริหารจัดการโลจิสติกส์ผ่านระบบ NSW รวมทั้งปรับปรุงกระบวนการที่เกี่ยวข้องกับศุลกากร โดยปรับลดเอกสารและกระบวนการที่ไม่จำเป็น และปรับปรุงกฎระเบียบและกฎหมายด้านการให้บริการ การอำนวยความสะดวก การควบคุมการเคลื่อนย้าย และการตรวจสอบสินค้าเพื่อลดระยะเวลาในกระบวนการศุลกากร

การพัฒนาอย่างต่อเนื่องภายใต้

“แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย พ.ศ. 2566-2570”

ถึงแม้ระบบโลจิสติกส์ของไทยได้รับการพัฒนาอย่างต่อเนื่องภายใต้แนวทางการพัฒนาตามแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ที่ผ่านมา แต่ยังคงมีความท้าทายจากบริบทภายนอกและภายในประเทศที่มีความเปลี่ยนแปลงตลอดเวลา รวมถึงประเด็นที่ยังคงต้องได้รับการปรับปรุงและพัฒนาในกระบวนการโลจิสติกส์ของประเทศ ทำให้ต้องมี “แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย พ.ศ. 2566-2570” ซึ่งประกอบด้วย (1) การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก (2) การยกระดับมาตรฐานและเพิ่มมูลค่าโซ่อุปทาน (3) การพัฒนาพิธีการศุลกากร กระบวนการนำเข้า-ส่งออกที่เกี่ยวข้อง และ

การอำนวยความสะดวกในการขนส่งระหว่างประเทศ (4) การพัฒนาศักยภาพผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทย (Logistics Service Providers: LSPs) และ (5) การส่งเสริมการวิจัยและพัฒนานวัตกรรม การพัฒนาบุคลากร และการติดตามผลด้านโลจิสติกส์ ซึ่งเป็นแนวทางการพัฒนาในการขับเคลื่อนการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของไทยให้เป็นไปอย่างต่อเนื่อง โดยมีเป้าหมายให้ต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศลดลงและประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ระหว่างประเทศของไทยดีขึ้น ซึ่งจะส่งเสริมให้ “ระบบโลจิสติกส์เป็นกลไกสำคัญในการผลักดันให้ประเทศไทยเป็นประตูการค้าที่สำคัญในอนุภูมิภาคและภูมิภาค” ตอบโจทย์ความท้าทายและบรรลุเป้าหมายข้างต้นได้ต่อไป

สพท. จับมือเอกชนขนส่งทุเรียน 600 ตัน ไปจีน (ข่าวสดออนไลน์) เมื่อวันที่ 19 เม.ย. 2566 นายอนุวัตร ถาวรศักดิ์ รักษาการรองผู้อำนวยการฝ่ายบริการสินค้า (รพท.) เป็นประธานในพิธีเปิดเดินขบวนรถสินค้าคอนเทนเนอร์ส่งออกทุเรียนจากภาคตะวันออกไทยสู่จีนด้วยรถไฟขบวนพิเศษมาตาพุด-สถานีท่านาแล้ง สปป.ลาว ซึ่งเกิดจากความร่วมมือของ รพท. และบริษัท เก้าเจริญ เทรน ทรานสปอร์ต จำกัด โดยขนส่งทุเรียนบรรจุในตู้คอนเทนเนอร์ควบคุมอุณหภูมิพร้อมติดตั้งเครื่องทำความเย็นในตัว จำนวน 25 ตู้ รวมทั้งสิ้น 600 ตันจากมาตาพุด จ.ระยอง ถึง จ.หนองคาย และขนส่งต่อไปยังสถานีท่านาแล้ง ใน สปป.ลาว จากนั้นเชื่อมต่อการขนส่งไปที่ Transshipment yard ลาว-จีน ไปยังปลายทางเมืองกวางโจว สาธารณรัฐประชาชนจีน ซึ่งเป็นการสนับสนุนให้เกิดการเปลี่ยนถ่ายการขนส่งสินค้าจากถนนสู่ระบบรางมากขึ้นและเพิ่มทางเลือกในการขนส่งสินค้าที่มีประสิทธิภาพให้แก่เกษตรกร ทั้งนี้ รพท. มีเป้าหมายจะขนส่งสินค้าเกษตรทางรถไฟในช่วงฤดูการผลิตไม่น้อยกว่า 25,000 ตัน เพื่อช่วยเหลือเกษตรกรไม่ให้ประสบปัญหาผลไม้ล้นตลาด



Flash เปิดตัว Robot Automated หุ่นยนต์ AI อัจฉริยะ ช่วยบริหารจัดการคลังสินค้ารายแรกในไทย (อินโฟเควสท์) Flash Fulfillment ภายใต้การบริหารของ Flash Group เป็นผู้ให้บริการรายแรกในประเทศไทยที่นำเอาเทคโนโลยีทันสมัยที่สุด คือ Robot Automated เข้ามาเพิ่มศักยภาพการบริหารจัดการภายในคลังสินค้า ทั้งการลำเลียงสินค้าอัตโนมัติที่แม่นยำและช่วยลดขั้นตอนการทำงาน ซึ่งปัจจุบันสามารถรองรับปริมาณสินค้าหมุนเวียนเข้า-ออกได้เพิ่มขึ้นหลักแสนต่อวัน จากเดิม 15,000 ออกต่อวัน โดยให้บริการตั้งแต่เก็บสต็อกสินค้า แพ็กสินค้า พร้อมทั้งจัดส่งถึงปลายทาง ทั้งนี้ บริษัทได้ขยายการให้บริการไปยังประเทศแถบอาเซียน ได้แก่ เวียดนาม ฟิลิปปินส์ ลาว มาเลเซีย และอินโดนีเซีย และมีแผนจะขยายให้ครอบคลุมประเทศใน SEA เพื่อเป็นฐานที่แข็งแกร่งให้แก่ E-commerce ต่อไป



เนสท์เล่ ประเทศไทย นำร่องรถขนส่งพลังงานไฟฟ้า 100% ลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนตามแผนงานสู่ Net Zero (SD Thailand) บริษัท เนสท์เล่ ประเทศไทย เดินหน้าสู่เป้าหมาย Net Zero 2050 ครอบคลุมใน 4 ด้านหลัก ได้แก่ บรรลุภัณฑ์ รักริชโลก การดูแลและจัดการทรัพยากรน้ำอย่างยั่งยืน การจัดหาวัตถุดิบอย่างยั่งยืน และลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจก โดยนำรถบรรทุกขนส่งสินค้าที่ขับเคลื่อนด้วยพลังงานไฟฟ้า 100% จำนวน 2 คัน มาใช้นำร่องในการจัดส่งผลิตภัณฑ์โดยใช้เส้นทางระหว่างโรงงานผลิต ศูนย์กระจายสินค้า ไปจนถึงร้านค้าพันธมิตร ซึ่งคาดว่าจะสามารถลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกได้ประมาณ 230 ตันต่อปี เพื่อให้มั่นใจได้ว่าผลิตภัณฑ์และการดำเนินงานของเนสท์เล่ สร้างความยั่งยืนและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม



ข่าวสารต่างประเทศ



กัมพูชาจะเปลี่ยนท่าเรือสีหนุวิลล์ให้เป็นท่าเรือศูนย์กลางในปี 2029 (Xinhua) เมื่อวันที่ 1 พ.ค. 2566 สมเด็จฮุนเซน นายกรัฐมนตรีกัมพูชา กล่าวในพิธีวางศิลาฤกษ์ถึงท่าเรือสีหนุวิลล์ว่าเป็นท่าเรือน้ำลึกเชิงพาณิชย์ระหว่างประเทศเพียงแห่งเดียวของกัมพูชา การพัฒนาท่าเรือจะช่วยส่งเสริมการเติบโตทางเศรษฐกิจและการค้าของกัมพูชา โดยเรือคอนเทนเนอร์ขนาดใหญ่สามารถเทียบท่าและลดต้นทุนการขนส่งทางทะเลของประเทศ โดยการก่อสร้างแบ่งออกเป็น 3 ระยะ ในระยะแรกคาดว่าจะแล้วเสร็จในปี 2569 (ลงทุนประมาณ 275 ล้านดอลลาร์สหรัฐ) ครอบคลุมการสร้างท่าเทียบเรือสินค้าทั่วไป และท่าเทียบเรือตู้คอนเทนเนอร์ยาว 350 ม. ความลึกร่องน้ำ 14.5 ม. รองรับเรือขนาด 60,000 DWT หรือเรือบรรทุกสินค้า 4,000 TEU สำหรับการก่อสร้างในระยะที่ 2-3 จะแล้วเสร็จในปี 2572 (จะใช้จ่ายลงทุนประมาณ 698 ล้านดอลลาร์สหรัฐ) จะทำให้มีศักยภาพรองรับตู้คอนเทนเนอร์จากเดิม 700,000 TEU ต่อปีเพิ่มเป็น 2.58 ล้าน TEU ต่อปี ในปี 2572 เมื่อการก่อสร้างทั้ง 3 ระยะแล้วเสร็จ



Cold Robots จะเข้ามามีปฏิสัมพันธ์กับ Cold Chain Logistics (AJOT) การนำหุ่นยนต์เคลื่อนที่อัตโนมัติสำหรับห่วงโซ่ความเย็น (Cold Robots) มาใช้ในระบบคลังสินค้าแบบควบคุมอุณหภูมิจะช่วยเก็บรักษาสินค้าได้อย่างมีประสิทธิภาพ โดย Cold Robots ถูกควบคุมด้วยระบบ SERVO ที่พัฒนาโดย iFollow ผ่านคอมพิวเตอร์หรือแท็บเล็ต สามารถทดแทนแรงงานคนหรือเครื่องจักรระบบไฟฟ้าและอิเล็กทรอนิกส์ที่ได้รับผลกระทบจากการทำงานในสถานที่อุณหภูมิต่ำเป็นระยะเวลานาน นอกจากนี้ การเคลื่อนไหวได้อย่างเป็นอิสระของ Cold Robots สามารถทดแทนการใช้เครื่องจักรสายพานสำหรับการลำเลียงสินค้าทำให้ลดพื้นที่สูญเสียและเพิ่มพื้นที่จัดเก็บสินค้า รวมทั้งยังช่วยลดต้นทุนการก่อสร้างห้องเย็นขนาดใหญ่ที่มีราคาแพงได้



“อาลีบาบา” เล็งกลุ่มทุน 1 พันล้านดอลลาร์สร้างฮับโลจิสติกส์ในอุรกี (อินโฟเควสท์) นายไมเคิล อีแวนส์ ประธานบริษัท Alibaba Group ซึ่งเป็นบริษัท E-commerce ยักษ์ใหญ่ของจีน เปิดเผยว่า อาลีบาบากำลังวางแผนลงทุนมูลค่าราว 1 พันล้านดอลลาร์สหรัฐเพื่อสร้างศูนย์กลางโลจิสติกส์ที่สนามบินอิสตันบูล และสร้างศูนย์ข้อมูล (Data Center) ใกล้กับเมืองอังการา เมืองหลวงของตุรเคีย เนื่องจากเป็นฐานการผลิตที่แข็งแกร่ง มีเทคโนโลยีที่ทันสมัย และมีศักยภาพยอดเยี่ยมอย่าง Trendyol ซึ่งเป็นหนึ่งใน Platform E-commerce ที่เป็นที่รู้จักในตุรเคียซึ่งได้รับการสนับสนุนจากอาลีบาบา จึงเป็นโอกาสในการลงทุนเพื่อเป็นฐานการส่งออกอิเล็กทรอนิกส์จากตุรเคียไปยังยุโรปและตะวันออกกลาง

ข่าวสารบ้าน กลจ.

การศึกษาแนวทางการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการค้าชายแดนและ การค้าผ่านแดนของประเทศไทย

สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ โดยกองยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ (กลจ.) ร่วมกับมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ โดยสำนักงานศูนย์วิจัยและให้คำปรึกษาแห่งมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ และบริษัท อินทีเกรเทด เอนจิเนียริ่ง คอนซัลแทนท์ จำกัด จัดทำโครงการศึกษาแนวทางการพัฒนาระบบโลจิสติกส์เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการค้าชายแดนและการค้าผ่านแดนของประเทศไทย โดยเมื่อวันที่ 10 พ.ค. 2566 ได้จัดการประชุมสัมมนาผลการศึกษา ณ โรงแรมเซ็นทารา แกรนด์ แอท เซ็นทรัลเวิลด์ กรุงเทพฯ เพื่อนำเสนอข้อมูลผลการศึกษาของโครงการฯ รวมถึงรับฟังและแลกเปลี่ยนความคิดเห็น ข้อเสนอแนะจากหน่วยงานภาคต่าง ๆ โดยผลการศึกษาของโครงการฯ จะนำไปใช้ในการกำหนดแนวทางการพัฒนาเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้า และบริหารจัดการระบบโลจิสติกส์บริเวณพื้นที่ชายแดนของประเทศไทยให้มีประสิทธิภาพ และเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศในภาพรวม



การพัฒนาแบบจำลองการคำนวณต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยแบบล่วงหน้า (Predictive Model)

สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ โดยกองยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ (กลจ.) ร่วมกับมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ โดยสถาบันวิจัยและให้คำปรึกษาแห่งมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ และบริษัท แอมเฟิล คอนซัลแทนท์ (ไทยแลนด์) จำกัด จัดทำโครงการพัฒนาแบบจำลองการคำนวณ ต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยแบบล่วงหน้า (Predictive Model) โดยเมื่อวันที่ 22 พ.ค. 2566 คณะกรรมการพิจารณาผลการดำเนินการจ้างที่ปรึกษาเพื่อเป็นค่าใช้จ่ายในพัฒนาแบบจำลอง การคำนวณต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยแบบล่วงหน้า (Predictive Model) ได้ประชุมครั้งที่ 1/2566 และมีมติเห็นชอบรายงานการศึกษาขั้นต้น (Inception Report) ซึ่งที่ปรึกษาฯ ได้ทบทวน ข้อมูลที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งนำเสนอแนวคิดการพัฒนาแบบจำลองและรับความเห็นและข้อเสนอแนะไป ดำเนินการเพิ่มเติมในรายละเอียดและปรับเปลี่ยนในรายงานความก้าวหน้าครั้งที่ 1 (Progress Report 1) ต่อไป



สถิติด้านโลจิสติกส์ไทย

	Q1/65	Q2/65	Q3/65	Q4/65	Q1/66	Trend
มูลค่าการค้าระหว่างประเทศ	4,868,098	5,300,427	5,503,894	4,986,886	4,881,579	
ดัชนีผลผลิตอุตสาหกรรม	105.26	95.79	97.75	94.93	101.07	
ดัชนีการส่งสินค้า	103.68	97.79	99.79	97.20	99.46	
ดัชนีสินค้าสำเร็จรูปคงคลัง	139.38	134.29	139.35	135.16	140.52	
ดัชนีอัตราส่วนสินค้าสำเร็จรูปคงคลัง	138.19	148.77	148.21	135.39	154.54	
Baltic Dry Index	2,041.08	2,529.67	1,662.40	1,517.25	1,010.67	
Gasohol 95	32.76	39.15	35.78	34.12	34.65	
Diesel	29.99	32.14	35.00	34.86	34.52	
NGV	15.59	15.59	15.92	16.92	17.59	

เกร็ดความรู้

รู้หรือไม่...แต่ละประเทศคำนวณต้นทุนโลจิสติกส์อย่างไร?

ความเป็นมา

พ.ศ. 2516

ตัวแบบการคำนวณ ชื่อว่า "CASS"



เปรียบเทียบระหว่างต้นทุนโลจิสติกส์ ต่อ GDP ให้ความสำคัญกับมุมมองในระดับมหภาค

เฉพาะระบบธุรกิจ

(ไม่รวมการเคลื่อนย้ายผู้โดยสาร และสินค้าเพื่อการบริโภคภายในครัวเรือน)

พ.ศ. 2549



โดย Botes Jacobs และคณะ

คำนวณต้นทุนโลจิสติกส์ จากข้อมูลระดับจุลภาค

ผลรวมของข้อมูลรายสาขาสินค้าที่ได้จากการสำรวจ และการวิเคราะห์รายอุตสาหกรรม แล้วจึงนำมาประมาณการ

พ.ศ. 2555



ผลงานวิจัย ชื่อว่า "Multiple-method analysis of logistics costs"

เพื่อหาความสัมพันธ์ของต้นทุนโลจิสติกส์รายย่อย ที่กระทบต่อยอดขายของบริษัทผู้ผลิตและบริษัทการค้า



โดยทำการสำรวจข้อมูลจากกลุ่มตัวอย่าง และนำผลที่ได้มาประมาณการ ต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP

พ.ศ. 2547

ไทยประยุกต์แนวคิดของสหรัฐอเมริกา ที่พัฒนาโดย Robert V. Delaney ในการคำนวณต้นทุนโลจิสติกส์



แต่มีข้อจำกัดในการเก็บข้อมูล ของหลายตัวแปร จึงมีการ พัฒนาตัวแบบอย่างต่อเนื่อง



พ.ศ. 2562

ปรับปรุงวิธีการคำนวณให้ มีความถูกต้องและทันสมัยมากขึ้น โดยใช้เป็นตัวแทนในการคำนวณ ต้นทุนโลจิสติกส์ของไทยในปัจจุบัน



องค์ประกอบ



สหรัฐอเมริกา

แนวคิด แยกองค์ประกอบของ กิจกรรมโลจิสติกส์



ต้นทุนการขนส่งสินค้า

ค่าใช้จ่ายในการขนส่งสินค้าสำหรับ ทุกรูปแบบของการขนส่ง



ต้นทุนการเก็บรักษาสินค้าคงคลัง

ดอกเบี้ย ภาษี ค่าเสื่อมราคา ค่าประกันภัย และค่าใช้จ่ายคลังสินค้า



ต้นทุนการบริหารจัดการ

คิดเป็นร้อยละ 4 ของผลรวมต้นทุน การถือครองสินค้าและต้นทุนการขนส่ง



แอฟริกาใต้

แนวคิด คำนวณต้นทุนโลจิสติกส์ จากผลรวมของรายสาขา

ต้นทุนการขนส่ง



อาทิ การขนส่งทางถนน ทางราง อากาศ ตามแนวชายฝั่ง ท่อ

ต้นทุนการเก็บรักษา และการขนถ่ายที่ท่าเรือ



ค่าใช้จ่ายในการเก็บรักษา และการจัดการสินค้า



ต้นทุนการบริหารจัดการ ได้ข้อมูลมาจาก ผู้ดำเนินการกิจการ

ต้นทุนการถือครองสินค้า

ใช้ค่าส่วนของผู้บริโภคสินค้าคงคลังคูณ ด้วยค่าตัวน้ำหนักของอัตรา ดอกเบี้ยซื้อคืน



ฟินแลนด์

แนวคิด Generalised Linear Mixed Model (GLMM)

ต้นทุนการขนส่งสินค้า ต้นทุนการเก็บรักษา ต้นทุนการบริหารจัดการ และต้นทุนการถือครองสินค้า



การคำนวณแบบล่างขึ้นสู่บน (Bottom-up) ซึ่งข้อมูลส่วนใหญ่ได้จากการสำรวจ ทำให้การนำเสนอผลมีความล่าช้าอย่างน้อย 2 ปี



ไทย



ต้นทุนการขนส่งสินค้า

การขนส่งสินค้าทุกรูปแบบทั้งทางถนน อากาศ ท่อ ราง น้ำ บริการเกี่ยวเนื่อง กับการขนส่ง และประกันภัยและพัสดุภัณฑ์



ต้นทุนการเก็บรักษาสินค้าคงคลัง

ประกอบด้วยต้นทุนการบริหารคลังสินค้า และต้นทุนการถือครองสินค้า



ต้นทุนการบริหารจัดการ

คิดเป็นร้อยละ 8.04 ของผลรวมต้นทุน การขนส่งและการเก็บรักษาสินค้าคงคลัง

ส่วนที่ 1 อันดับประสิทธิภาพโลจิสติกส์
ระหว่างประเทศของประเทศไทย ปี 2566

The World Bank Group. (2023). Connecting to Compete 2023 Trade Logistics in an Uncertain Global Economy. Retrieved April 26, 2023. from https://lpi.worldbank.org/sites/default/files/2023-04/LPI_2023_report_with_layout.pdf

ส่วนที่ 2 การจัดอันดับดัชนีวัดประสิทธิภาพ
โลจิสติกส์ระหว่างประเทศ ปี 2566

กรุงเทพธุรกิจ. (2563). ผลวิกฤต COVID-19 ธุรกิจทรนคใหม่ภายใต้ Next Normal. สืบค้นเมื่อวันที่ 17 พฤษภาคม 2566. จาก <https://www.bangkokbiznews.com/business/87609>

The World Bank Group. (2023). Connecting to Compete 2023 Trade Logistics in an Uncertain Global Economy. Retrieved April 26, 2023. from https://lpi.worldbank.org/sites/default/files/2023-04/LPI_2023_report_with_layout.pdf

ZUPPOTS. (2565). สถานการณ์ขนส่งระหว่างประเทศ เมื่อจีนล็อกดาวน์ ควบคุมการแพร่ระบาดของโควิด-19. สืบค้นเมื่อวันที่ 18 พฤษภาคม 2566. จาก <https://zupports.co/จีนล็อกดาวน์โควิด-19>

ส่วนที่ 3 ข่าวสารโลจิสติกส์

ข่าวสดออนไลน์. (2566). รถพ.จับมือเอกชนขนส่งทุเรียน 600 ตัน ไปจีน. สืบค้นเมื่อวันที่ 20 เมษายน 2566. จาก https://www.khaosod.co.th/economics/news_7620490

สำนักข่าวอินโฟเควสท์. (2566). FLASH เปิดตัว Robot Automated หุ่นยนต์ AI อัจฉริยะช่วยบริหารจัดการคลังสินค้ารายแรกในไทย. สืบค้นเมื่อวันที่ 20 เมษายน 2566. จาก <https://www.infoquest.co.th/2023/288360>

สำนักข่าวอินโฟเควสท์. (2566). อาลีบาบา เล็งทุ่มทุน 1 พันล้านดอลลาร์สร้าง ฮับโลจิสติกส์ในตุรกี. สืบค้นเมื่อวันที่ 20 เมษายน 2566. จาก <https://www.infoquest.co.th/2023/265868>

AJOT. Cold robots will revolutionize cold chain logistics. Retrieved April 21, 2023. STG Logistics. From <https://www.ajot.com/news/cold-robots-will-revolutionize-cold-chain-logistics>

Sdthailand. (2566). เนสท์เล่ ประเทศไทย นำร่องรถขนส่งพลังงานไฟฟ้า 100% ลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนตามแผนงานสู่ Net Zero. สืบค้นเมื่อวันที่ 20 เมษายน 2566. จาก <https://www.sdthailand.com/2023/04/nestle-pilot-ev-truck-to-transport-in-supply-chain>

Xinhua. Cambodia to transform Sihanoukville seaport into hub port by 2029. Retrieved May 1, 2023. from <https://cambodianess.com/article/cambodia-to-transform-sihanoukville-seaport-into-hub-port-by-2029>

ส่วนที่ 4 ข่าวสารบ้าน กลอ.
สถิติด้านโลจิสติกส์ไทย

Investing.com. (2023). Baltic Dry Index (BDI). Retrieved May 11, 2023. from <https://www.investing.com/indices/baltic-dry-historical-data>

กระทรวงพาณิชย์. (2565). มูลค่าการค้าระหว่างประเทศ. สืบค้นเมื่อวันที่ 1 พฤษภาคม 2566. จาก <https://tradereport.moc.go.th/TradeThai.aspx>

สำนักงานนโยบายและแผนพลังงาน กระทรวงพลังงาน. (2565). ราคาขายปลีก NGV. สืบค้นเมื่อวันที่ 1 พฤษภาคม 2566. จาก <http://www.eppo.go.th/index.php/th/petroleum/price/ngv-price-unit>

สำนักงานนโยบายและแผนพลังงาน กระทรวงพลังงาน. (2565). ราคาปิโตรเลียม. สืบค้นเมื่อวันที่ 1 พฤษภาคม 2566. จาก [https://www.eppo.go.th/index.php/th/energy-information/static-energy/price-petroleum?orders\[publishUp\]=publishUp&issearch=1](https://www.eppo.go.th/index.php/th/energy-information/static-energy/price-petroleum?orders[publishUp]=publishUp&issearch=1)

สำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม (สศอ.). (2565). ดัชนีอุตสาหกรรม (e-Index). สืบค้นเมื่อวันที่ 1 พฤษภาคม 2566. จาก <https://indexes.oie.go.th/manufacturingProductionIndex03.aspx>

ส่วนที่ 5 LOGISTICS SNAPSHOT 2021

สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ. (2565). โครงการศึกษาการพัฒนาแบบจำลองการคำนวณต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยแบบล่วงหน้า (Predictive Model). สืบค้นเมื่อวันที่ 25 พฤษภาคม 2566. จาก https://www.nesdc.go.th/ewt_news.php?nid=8133



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

NEWSLETTER