



จดหมายข่าว : NEWSLETTER

กองยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์

ปีที่ 1 ฉบับที่ 2 เดือนตุลาคม – ธันวาคม 2561

Vol.1 No.2 October - December 2018

SEC

กรอบแนวคิดการพัฒนาพื้นที่
ระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้อย่างยั่งยืน



บทความนำรู้

BIMSTEC

ความริเริ่มแห่งอ่าวเบงกอลสำหรับความร่วมมือ
หลากหลายสาขาทางวิชาการและเศรษฐกิจ

มุมมองภาคเอกชนต่อนโยบาย
การพัฒนาพื้นที่ของรัฐบาล

BIG DATA

กับการพัฒนาระบบโลจิสติกส์

บทบรรณาธิการ

ปัจจุบันรัฐบาลให้ความสำคัญต่อการฟื้นฟูเศรษฐกิจใหม่ โดยเฉพาะโครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (EEC) ซึ่งเป็นพื้นที่รองรับการลงทุนอุตสาหกรรม Super Cluster และอุตสาหกรรมเป้าหมายของประเทศเพื่อยกระดับอุตสาหกรรมของประเทศที่มีอยู่เดิมและอุตสาหกรรมใหม่ที่ใช้เทคโนโลยีและนวัตกรรมขั้นสูง เพิ่มขีดความสามารถด้านการแข่งขันและทำให้เศรษฐกิจไทยเติบโตอย่างยั่งยืนในระยะยาว ซึ่งการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งเป็นปัจจัยสนับสนุนหลักของโครงการ EEC ที่มีผลต่อการดึงดูดนักลงทุนต่างชาติให้เข้ามาลงทุนในพื้นที่ โดยรัฐบาลได้มีแผนงานโครงการพัฒนาเส้นทางคมนาคมพร้อมทั้งเชื่อมโยงท่าเรือแหลมฉบังระยะที่ 3 ท่าเรือมาตาพุด และสนามบินอู่ตะเภา เพื่อรองรับปริมาณสินค้าในอนาคต

กลจ. ได้เล็งเห็นความสำคัญของการพัฒนาเชิงพื้นที่ โดยเฉพาะการพัฒนาพื้นที่เศรษฐกิจแห่งใหม่ภายใต้กรอบแนวคิดการพัฒนาพื้นที่เศรษฐกิจภาคใต้อย่างยั่งยืน (SEC) ซึ่งระบบโลจิสติกส์เป็นส่วนสนับสนุนหลักในการเชื่อมโยงกิจกรรมทางเศรษฐกิจ รวมทั้งกระจายการพัฒนาจากพื้นที่เศรษฐกิจเดิมสู่พื้นที่เศรษฐกิจใหม่ โดยเน้นการเชื่อมโยงการขนส่งให้เป็นประตูสู่ตะวันตก (Western Gateway) ไปยังตลาดศักยภาพในกลุ่มประเทศ BIMSTEC ดังนั้น จดหมายข่าว กลจ. ฉบับนี้ได้รวบรวมเนื้อหาที่เกี่ยวข้องอันจะเป็นประโยชน์ต่อการพัฒนาเชิงพื้นที่ประกอบด้วย 4 ส่วนหลัก ได้แก่ กรอบแนวคิดการพัฒนาพื้นที่เศรษฐกิจภาคใต้อย่างยั่งยืน กรอบความคิดริเริ่มแห่งอ่าวเบงกอลสำหรับความร่วมมือหลากหลายสาขาทางวิชาการและเศรษฐกิจ (BIMSTEC) มุมมองภาคเอกชนต่อนโยบายการพัฒนาพื้นที่ของรัฐบาลโดยสภาหอการค้าแห่งประเทศไทย และ BIG DATA กับการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ โดยคณะผู้เขียนหวังว่าผู้อ่านจะได้รับประโยชน์จากจดหมายข่าว กลจ. และพร้อมรับฟังข้อคิดเห็นเพื่อใช้ประกอบการปรับปรุงจดหมายข่าวให้ดียิ่งขึ้นต่อไป

จดหมายข่าวกองยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์
ปีที่ 1 ฉบับที่ 2 เดือนตุลาคม - ธันวาคม 2561

จดหมายข่าวกองยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ (สศช.) เป็นเอกสารสื่อสารความรู้และพัฒนาการด้านการขนส่งและโลจิสติกส์ รวมทั้งผลการดำเนินการของกองยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ ทั้งนี้เนื้อหาในจดหมายข่าวเป็นเพียงข้อคิดเห็นของผู้เขียนเท่านั้น ท่านที่ประสงค์จะสมัครสมาชิก ส่งบทความ หรือเสนอข้อคิดเห็นโปรดติดต่อ

กองยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์
962 ถนนกรุงเกษม แขวงวัดโสมนัส
เขตป้อมปราบศัตรูพ่าย กรุงเทพฯ 10100
หรือ ส่งอีเมลมาที่ logistic@nesdb.go.th

ที่ปรึกษา

ทศพร ศิริสัมพันธ์
ดนุชา พิทยานนท์
จิตา พัทธธรรม

บรรณาธิการ

สุรรัฐ เนียมกลาง
วศิน วชิรดิถ (ผู้ช่วย)

ออกแบบ

วศิน วชิรดิถ
ศศิชา หัวเขา

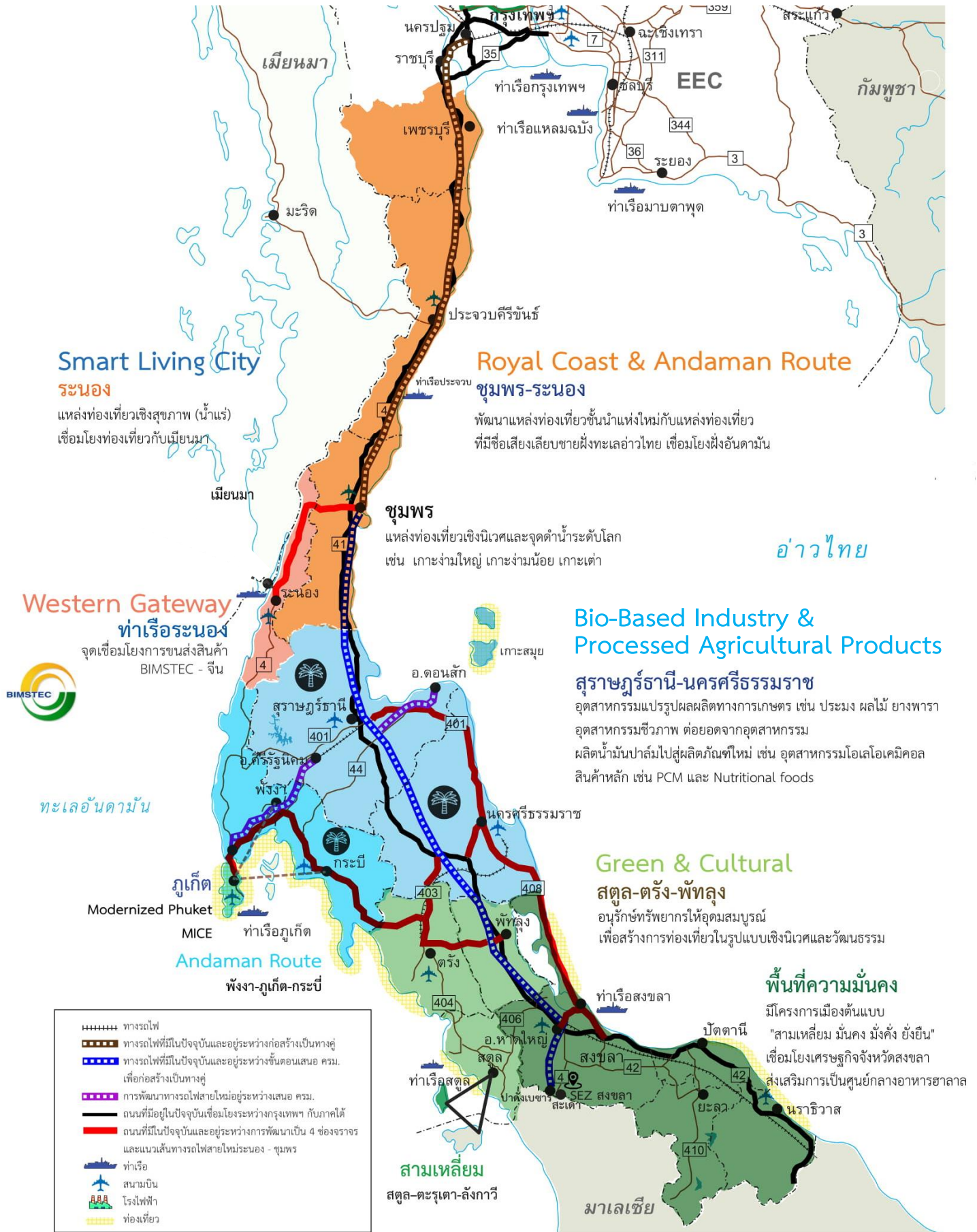
คณะผู้จัดทำ

กองยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์

เรื่องเปิดเล่ม

กรอบแนวคิดการพัฒนาพื้นที่เศรษฐกิจภาคใต้อย่างยั่งยืน Sustainable Southern Economics Corridor : SEC	1
BIMSTEC ความริเริ่มแห่งอ่าวเบงกอล สำหรับความร่วมมือหลากหลายสาขาทางวิชาการและเศรษฐกิจ	5
มุมมองภาคเอกชนต่อนโยบายการพัฒนาพื้นที่ของรัฐ	9
Big Data กับการพัฒนาฐานโลจิสติกส์	12
ข่าวโลจิสติกส์	14
ข่าวสารบ้าน กลจ.	15
สภิติน่าสนใจ	16

กรอบแนวคิดการพัฒนาพื้นที่เศรษฐกิจภาคใต้อย่างยั่งยืน Sustainable Southern Economics Corridor : SEC



พื้นที่ 14 จังหวัดภาคใต้ของประเทศไทยเป็นพื้นที่ที่มีความหลากหลายของทรัพยากรธรรมชาติ ประชากร และวัฒนธรรม โดยกิจกรรมทางเศรษฐกิจในพื้นที่มุ่งเน้นด้านเกษตรกรรมและการท่องเที่ยวบนฐานทรัพยากรธรรมชาติทางทะเล จึงนับว่าภาคใต้เป็นพื้นที่ที่มีความสมบูรณ์มาก แต่การพัฒนาที่ผ่านมา ยังไม่สามารถดึงศักยภาพของพื้นที่มาใช้ให้เกิดประโยชน์สูงสุด **กรอบแนวคิดการพัฒนาพื้นที่ภาคใต้อย่างยั่งยืน (SEC)** จึงจะเป็นจุดเปลี่ยนการพัฒนาภาคใต้ให้มีความเจริญและพร้อมต่อการพัฒนา ขับเคลื่อนเศรษฐกิจของประเทศไทยในอนาคตต่อไป

เป้าหมายของ SEC คืออะไร?

กรอบแนวคิดการพัฒนาพื้นที่ภาคใต้มีเป้าหมายหลักในการเติมเต็มภาพรวมในการส่งเสริมการลงทุน ซึ่งจะเป็นการยกระดับการอุตสาหกรรมแปรรูปเพื่อเพิ่มมูลค่าสินค้าเกษตรที่มีศักยภาพในพื้นที่ รวมทั้งการพัฒนาไปสู่การเป็นแหล่งท่องเที่ยวที่มีคุณภาพชั้นนำระดับโลก ตลอดจนการสร้างโครงข่ายคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์ที่สมบูรณ์ทางตะวันตกเพื่อรองรับการเติบโตทางเศรษฐกิจของกลุ่มประเทศ BIMSTEC โดยมีพื้นที่เป้าหมายนำร่องใน 4 จังหวัด ได้แก่ ชุมพร ระนอง สุราษฎร์ธานี นครศรีธรรมราช โดยคณะรัฐมนตรีมีมติ (21 สิงหาคม 2561) เห็นชอบในหลักการกรอบแนวคิดการพัฒนาพื้นที่ภาคใต้และมอบหมายหน่วยงานที่เกี่ยวข้องดำเนินการตามกรอบการพัฒนาต่อไป

ศักยภาพพื้นที่ภาคใต้

ที่ผ่านมากิจกรรมทางเศรษฐกิจในพื้นที่ประกอบด้วย 2 กิจกรรมหลัก ได้แก่ 1) **ภาคเกษตร** พื้นที่ภาคใต้เป็นพื้นที่เพาะปลูกพืชเศรษฐกิจสำคัญ 2 ชนิด ได้แก่ ยางพารา และปาล์มน้ำมัน อย่างไรก็ดี รายได้ของเกษตรกรในพื้นที่ยังคงมีความผันผวนสูงจากการเปลี่ยนแปลงของราคาสินค้าเกษตร นอกจากนี้ การทำประมงในพื้นที่ขณะนี้ อยู่ในภาวะชะลอตัวจากผลกระทบของมาตรการ IUU และปัญหาการประมงนอกน่านน้ำในประเทศเพื่อนบ้าน 2) **ภาคการท่องเที่ยว** พื้นที่ภาคใต้สามารถสร้างรายได้ด้านการท่องเที่ยวสูงเป็นอันดับ 2 รองจากกรุงเทพมหานคร แต่กิจกรรมส่วนใหญ่กระจุกตัวอยู่ในกลุ่มจังหวัดฝั่งอันดามัน และจังหวัดสุราษฎร์ธานี ในปัจจุบันประสบปัญหาด้านความสามารถในการรองรับ ซึ่งจะส่งผลกระทบต่อความยั่งยืนของทรัพยากรในพื้นที่ นอกจากนี้การค้าชายแดนของภาคใต้

มีมูลค่าสูงที่สุดของประเทศ โดยมีมูลค่าการค้าชายแดนไทย-มาเลเซียรวม 564,628.87 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 52.2 ของมูลค่าการค้าชายแดนรวมของประเทศ

กรอบแนวคิดการพัฒนาพื้นที่ภาคใต้

กรอบแนวคิดการพัฒนาพื้นที่ภาคใต้ในระยะต่อไป ควรดำเนินการพัฒนาต่อยอดจากฐานทรัพยากรและกิจกรรมทางเศรษฐกิจที่มีอยู่เดิม โดยพิจารณาพื้นที่ดำเนินการที่จะเป็นการสร้างกิจกรรมทางเศรษฐกิจแห่งใหม่ เพื่อให้เกิดแหล่งรายได้ใหม่ในพื้นที่และเป็นการกระจายการพัฒนาจากพื้นที่เศรษฐกิจเดิม ทั้งนี้การพัฒนาพื้นที่เศรษฐกิจใหม่ต้องให้ความสำคัญกับการบริหารจัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมในพื้นที่อย่างสมดุล เพื่อให้เกิดความยั่งยืนในระยะยาว ซึ่งในระยะแรกมีแนวคิดเบื้องต้นของสาขาเศรษฐกิจหลักที่ควรมุ่งเน้นใน 2 สาขาหลัก ได้แก่ 1) **สาขาการท่องเที่ยว** และ 2) **สาขาอุตสาหกรรมบนฐานชีวภาพ (Bio-based industries)** ประกอบด้วย อาหาร พลังงานชีวภาพ และวัสดุชีวภาพ

แนวทางการพัฒนาพื้นที่ในภาพรวม



Western Gateway



Royal Coast Andaman Route



Bio-based Processed Product



Green Cultural

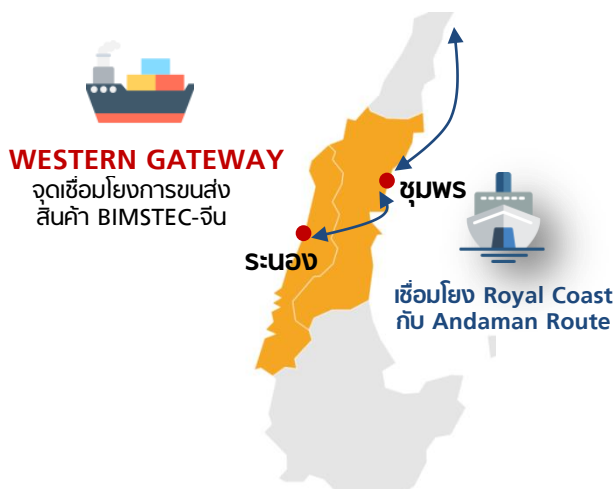
1. **การพัฒนาประตูการค้าฝั่งตะวันตก (Western Gateway)** ให้สามารถเชื่อมโยงโครงข่ายและใช้ประโยชน์ในการเป็นประตูส่งออกสินค้าฝั่งตะวันตกเพื่อเชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออกไปยังกลุ่มประเทศ BIMSTEC ที่มีแนวโน้มการขยายตัวทางเศรษฐกิจอย่างต่อเนื่อง
2. **การพัฒนาประตูสู่การท่องเที่ยวอ่าวไทยและอันดามัน (Royal Coast & Andaman Route)** ให้เป็นแหล่งท่องเที่ยวชั้นนำเลียบชายฝั่งทะเลอ่าวไทยเชื่อมโยงฝั่งอันดามัน และพัฒนาเป็นพื้นที่เศรษฐกิจใหม่ด้านการท่องเที่ยวเชิงนิเวศ
3. **การพัฒนาอุตสาหกรรมฐานชีวภาพและการแปรรูปการเกษตรมูลค่าสูง (Bio – Based & Processed Agricultural**

Products) เพื่อพัฒนาเป็นศูนย์กลางการแปรรูปการเกษตร และการประมง เพื่อสร้างมูลค่าเพิ่ม ตลอดจนการพัฒนา อุตสาหกรรมฐานชีวภาพและพัฒนาอุตสาหกรรมต่อยอดจาก การผลิตน้ำมันปาล์มในพื้นที่ให้เป็นสินค้าที่มีมูลค่าสูง อาทิ Phase Change Material (PCM) ยกระดับมหาวิทยาลัย ในพื้นที่ให้เป็นศูนย์กลางการวิจัยและพัฒนาเทคโนโลยี นวัตกรรมเกี่ยวกับปาล์มและยางพารา

4. การอนุรักษ์ทรัพยากรและวัฒนธรรมเพื่อการท่องเที่ยว และการเรียนรู้ (Green & Culture) เน้นการพัฒนาและ ศึกษาแนวทางการอนุรักษ์ทรัพยากรทางทะเล ป่าไม้และ ป่าชายเลน ให้มีความอุดมสมบูรณ์ อาทิ การฟื้นฟูป่า ชายเลนและแนวปะการังเพื่อเป็นแหล่งอนุบาลสัตว์น้ำ การพัฒนาผลิตภัณฑ์ทางทะเล อาทิ การพัฒนาการเพาะพันธุ์ และการเลี้ยงกุ้งมังกร กุ้งทะเล และหอยมุก รวมทั้ง การรักษาและเผยแพร่วัฒนธรรมพื้นบ้าน

พื้นที่เป้าหมายในระยะแรก

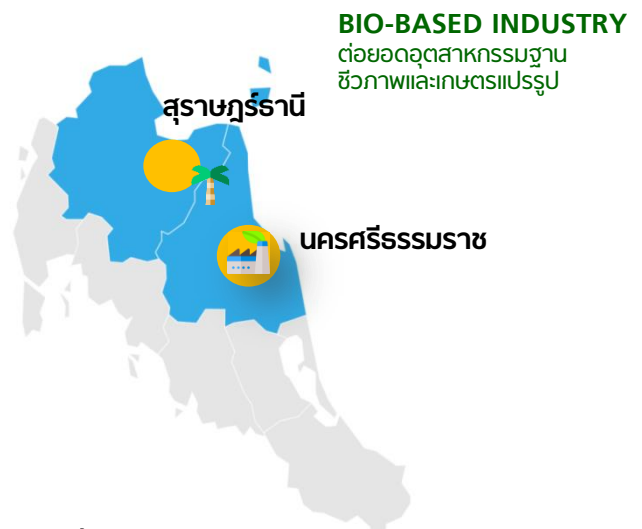
พื้นที่จังหวัดชุมพร - ระนอง พัฒนาพื้นที่ให้เป็นประตูสู่การท่องเที่ยวเชื่อมโยงแหล่งท่องเที่ยวในพื้นที่ฝั่งอ่าวไทย และฝั่งอันดามัน โดยมุ่งเน้นรูปแบบการท่องเที่ยวเชิงนิเวศ ที่มีคุณภาพและมาตรฐานที่ให้ความสำคัญกับการรักษา ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เชื่อมโยงแหล่งท่องเที่ยวชายฝั่งทะเลของจังหวัดชุมพร โดยเฉพาะจุดดำน้ำ ตามเกาะต่าง ๆ ให้สอดคล้องกับแนวทางการพัฒนาพื้นที่ท่องเที่ยวชายฝั่งทะเลอ่าวไทย (Royal Coast) และเชื่อมโยง เส้นทางท่องเที่ยวจากจังหวัดชุมพรไปสู่แหล่งน้ำแร่ และเกาะของจังหวัดระนอง รวมทั้งเกาะของประเทศเมียนมา



รูปที่ 1 พื้นที่นำร่องจังหวัดระนอง - ชุมพร

ในการดำเนินการอาจพิจารณากำหนดรูปแบบการพัฒนา เมืองระนองให้เป็น Smart Living City ที่มีการวางผังเมืองและ ระบบสาธารณูปโภค สาธารณูปการที่ทันสมัย เพื่อรองรับ นักท่องเที่ยว และปรับปรุงทางหลวงเชื่อมโยงระหว่าง ชุมพร - ระนอง เพื่อให้นักท่องเที่ยวสามารถเดินทางได้ อย่างสะดวกและปลอดภัย รวมทั้งพิจารณาศึกษาแนว ทางการเชื่อมโยงเส้นทางรถไฟระหว่างชุมพร - ระนอง ที่จะสนับสนุนให้เกิดการใช้ประโยชน์จากท่าเรือระนอง สำหรับการเป็นประตูฝั่งตะวันตก (Western Gateway) ตลอดจนการเชื่อมโยงการขนส่งกับภูมิภาคเอเชียใต้ ในอนาคต

พื้นที่จังหวัดสุราษฎร์ธานี - นครศรีธรรมราช พัฒนา อุตสาหกรรมฐานชีวภาพ โดยเน้นการวิจัยและพัฒนา เพื่อต่อยอดจากการผลิตน้ำมันปาล์มในพื้นที่ และจังหวัด ใกล้เคียง (กระบี่ และชุมพร) ไปสู่ผลิตภัณฑ์ที่มีมูลค่าสูงขึ้น



รูปที่ 2 พื้นที่นำร่องจังหวัดสุราษฎร์ธานี - นครศรีธรรมราช

ในการดำเนินการอาจพิจารณากำหนดเขตพื้นที่สำหรับ การพัฒนาอุตสาหกรรมฐานชีวภาพที่ชัดเจน กำหนดสิทธิ ประโยชน์สำหรับการลงทุนที่จะสามารถดึงดูดการลงทุน ของภาคเอกชนในอุตสาหกรรมดังกล่าวได้อย่างมี ประสิทธิภาพ รวมทั้งการสร้างความร่วมมือระหว่าง ภาคเอกชนและสถาบันการศึกษาในพื้นที่ในการวิจัยและ พัฒนาผลิตภัณฑ์ที่มีมูลค่าสูงจากการผลิตน้ำมันปาล์ม และพัฒนาต่อยอดอุตสาหกรรมแปรรูปผลไม้และยางพารา ในพื้นที่เพื่อสร้างมูลค่าเพิ่ม



เกาะพยาม จ.ระนอง

การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่สำคัญในระยะแรก



ระบบราง

- เร่งรัดการพัฒนารถไฟทางคู่ที่อยู่ระหว่างดำเนินการ ช่วงนครปฐม – หัวหิน ช่วงหัวหิน – ประจวบคีรีขันธ์ และช่วงประจวบคีรีขันธ์ – ชุมพร ให้แล้วเสร็จตามระยะเวลาที่กำหนด
- เร่งรัดศึกษาจัดเตรียมข้อมูลการพัฒนาทางรถไฟสายใหม่ ช่วงชุมพร – ระนอง โดยเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาตามขั้นตอน เพื่อให้สามารถดำเนินการก่อสร้างได้ภายในปี 2562



ท่าเทียบเรือสินค้าและเรือสำราญ

- ศึกษาแนวทางจัดทำแผนการพัฒนาท่าเทียบเรือระนอง เพื่อเตรียมการรองรับการขนส่งสินค้าเมื่อโครงการรถไฟทางคู่ในพื้นที่แล้วเสร็จ
- เร่งรัดศึกษาการพัฒนาท่าเทียบเรือสำราญขนาดใหญ่ เพื่อรองรับการท่องเที่ยวในกลุ่มจังหวัดภาคใต้ และดำเนินการโครงการพัฒนาท่าเรือแควพัก (Port of call) และสิ่งอำนวยความสะดวก



ท่าอากาศยาน

- ศึกษาแนวทางจัดทำแผนการพัฒนาขีดความสามารถท่าอากาศยานระนอง ให้สามารถรองรับการพัฒนาเป็นแหล่งท่องเที่ยวแห่งใหม่

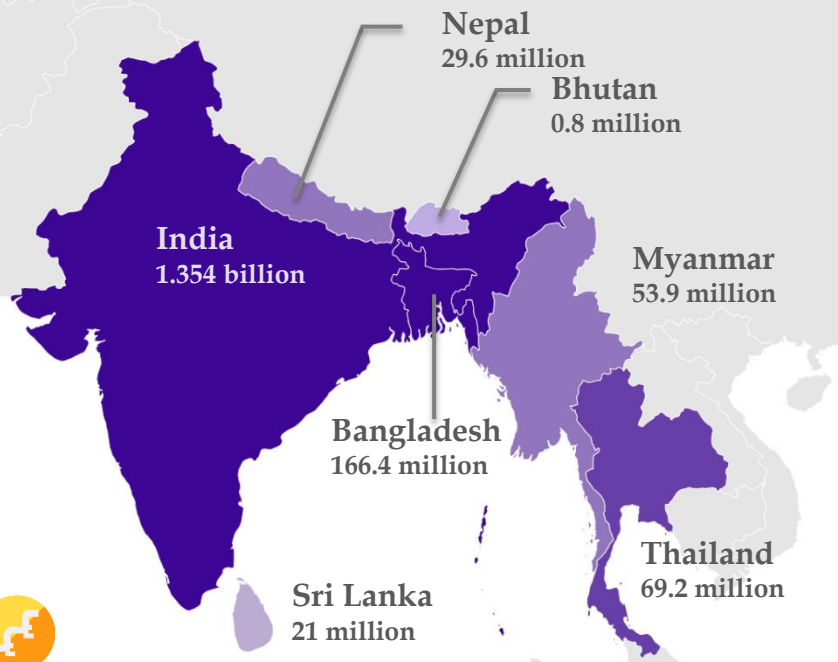
จากกรอบแนวคิดการพัฒนาพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้อย่างยั่งยืน เห็นได้ว่าเป็นการพัฒนาพื้นที่โดยใช้ประโยชน์จากทรัพยากรที่มีศักยภาพในพื้นที่ผสมผสานกับเทคโนโลยีและนวัตกรรม และความได้เปรียบทางกายภาพและที่ตั้งของพื้นที่ ซึ่งจะสามารถกระจายกิจกรรมทางเศรษฐกิจเพื่อสร้างโอกาสในการสร้างรายได้ของชุมชนและภาคธุรกิจในพื้นที่ให้สูงขึ้น พร้อมทั้งมีความสามารถทางเทคโนโลยีในการผลิตชิ้นกลางและชิ้นสูงที่พร้อมต่อการแข่งขันในอนาคต ตลอดจนยกระดับไปสู่การเป็นเส้นทางโลจิสติกส์ที่มีความสำคัญที่สามารถเชื่อมโยงโครงข่ายตอบสนองการขยายตัวของเศรษฐกิจในภูมิภาค BIMSTEC และจีนได้ในอนาคต

ดังนั้น กรอบแนวคิดการพัฒนาพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้อย่างยั่งยืนเป็นนโยบายที่สำคัญในการสร้างความเจริญในพื้นที่ โดยเมื่อทุกอย่างดำเนินไปตามแผนงานจะสามารถส่งผลเชิงบวกทางเศรษฐกิจและสนับสนุนประเทศไทยในการเป็นศูนย์กลางของการผลิต การค้า การบริการ การขนส่งและโลจิสติกส์ที่สำคัญของภูมิภาคที่ต่อยอดการพัฒนาบนพื้นฐานของเศรษฐกิจฐานรากที่เน้นการเจริญเติบโตภายในให้เกิดความเข้มแข็งเพื่อก้าวสู่ Thailand 4.0 และจะถือเป็นแรงผลักดันให้เกิดการเปลี่ยนแปลงประเทศไทยให้หลุดพ้นจากกับดักประเทศรายได้ปานกลางไปสู่ประเทศที่มีรายได้สูง

บทความนำรู้

BIMSTEC

ความริเริ่มแห่งอ่าวเบงกอลสำหรับ
เบงกอลสำหรับ
ความร่วมมือหลากหลาย
สาขาทางวิชาการและ
เศรษฐกิจ



**BIMSTEC มีประชากร
โดยประมาณ 1.695 พันล้านคน ในปี 2561**

ความริเริ่มแห่งอ่าวเบงกอลสำหรับความร่วมมือ
หลากหลายสาขาทางวิชาการและเศรษฐกิจ หรือ บิมสเทค
(Bay of Bengal Initiative for Multi - Sectoral
Technical and Economic Cooperation หรือ BIMSTEC)
จัดตั้งขึ้นเมื่อ 6 มิถุนายน 2540 โดยมีสมาชิกผู้ก่อตั้ง
4 ประเทศ คือ บังคลาเทศ อินเดีย ศรีลังกา และไทย
(Bangladesh – India - Sri Lanka - Thailand Economic
Cooperation: BIST - EC)” ซึ่งได้รับเชิญมาเข้าเป็นสมาชิก
อย่างเป็นทางการ ในปีเดียวกัน พร้อมทั้งเปลี่ยนชื่อเป็น
BIMST-EC และต่อมาในปี 2546 ได้รับเนปาลและภูฏาน
เป็นสมาชิกอย่างเป็นทางการ และเปลี่ยนชื่อใหม่เป็น
BIMSTEC ปัจจุบัน BIMSTEC มีประชากรโดยประมาณ
คิดเป็นร้อยละ 22 ของประชากรโลก ประเทศสมาชิก
BIMSTEC ได้ตกลงทำความร่วมมือ 14 สาขาหลัก ซึ่งที่ผ่านมา
เน้นส่งเสริมด้านการท่องเที่ยว ศาสนาและวัฒนธรรม
นอกจากนี้มีความพยายามขยายความร่วมมือทางเศรษฐกิจ
ผ่านการจัดตั้งเขตการค้าเสรี BIMSTEC แต่ยังไม่เห็นผลบังคับ
ใช้ เนื่องจากอยู่ระหว่างปรับแก้ไขบางประเด็น BIMSTEC
เป็นกรอบความร่วมมือหนึ่งเดียวที่เชื่อมเอเชียใต้เข้ากับ
เอเชียตะวันออกเฉียงใต้เข้าด้วยกัน โดยประเทศสมาชิก
อาเซียน 2 ประเทศ คือ ไทยและเมียนมา ร่วมเป็นสมาชิก
BIMSTEC ดังนั้น BIMSTEC จึงเป็นกรอบความร่วมมือสำคัญ
ที่ประสานนโยบายปฏิบัติการตะวันออก (Act East Policy)
ของอินเดียกับประเทศสมาชิกอื่นๆ และนโยบายมอง
ตะวันตก (Look West Policy) ของไทย

สาขาความร่วมมือตามลำดับความสำคัญของ BIMSTEC



หมายเหตุ: ประเทศที่ยื่นกำกับไว้ คือ ประเทศที่เป็นผู้นำการขับเคลื่อนความร่วมมือในสาขานั้น
กราฟิก: กลจ./สชช.



“ผลักดันความร่วมมือ
ความเชื่อมโยงครอบคลุม
ทั้งทางบกและทางทะเล การค้า
และการลงทุน และการสร้าง
Visibility ของ BIMSTEC
โดยเน้น “คน” เป็นศูนย์กลาง
ซึ่งจะสอดคล้องกับนโยบายของ
ไทยที่มีแนวทางเพื่อความมั่นคง
ยั่งยืน”

- วา.อ.ประยุทธ์ จันทร์โอชา -
นายกรัฐมนตรีไทย

การค้าไทย - BIMSTEC

สำหรับการค้าระหว่างประเทศไทยกับ BIMSTEC ไทยเกินดุลการค้าอย่างต่อเนื่อง โดยในปี 2560 ไทยได้ดุลการค้ากับ BIMSTEC คิดเป็นมูลค่า 204,018.42 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปี 2559 คิดเป็นอัตราร้อยละ 10.19 ซึ่งสินค้าส่วนใหญ่ที่ไทยส่งออกไปยัง BIMSTEC เป็นสินค้าชิ้นกลางและสินค้าสำเร็จรูป ขณะที่ไทยนำเข้าสินค้าชิ้นต้นและชิ้นกลางจาก BIMSTEC โดยสินค้าส่งออก – นำเข้า 5 อันดับแรก คือ

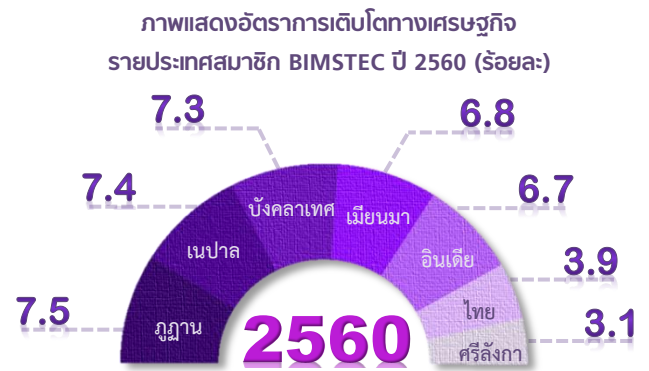
สินค้าส่งออกจากไทยไปยัง BIMSTEC	สินค้านำเข้าจาก BIMSTEC
1. เคมีภัณฑ์	1. ก๊าซธรรมชาติ
2. เม็ดพลาสติก	2. เครื่องเพชรพลอย อัญมณี เงินแท่งและทองคำ
3. รถยนต์ อุปกรณ์และส่วนประกอบ	3. สินแร่โลหะอื่นๆ เศษโลหะและผลิตภัณฑ์
4. เครื่องจักรกลและส่วนประกอบของเครื่องจักรกล	4. เคมีภัณฑ์
5. เหล็ก เหล็กกล้าและผลิตภัณฑ์	5. เครื่องจักรกลและส่วนประกอบ

ซึ่งประเภทของสินค้านำเข้า – ส่งออกระหว่างไทยกับ BIMSTEC มีระดับการใช้เทคโนโลยีทางการผลิตที่ต่างกัน โดยไทยมีเทคโนโลยีการผลิตที่สูงกว่าหลายประเทศในกลุ่ม BIMSTEC จึงเป็นจุดแข็งที่ทำให้ไทยเกินดุลการค้าอย่างต่อเนื่อง ซึ่งปัจจุบันรัฐบาลไทยมีนโยบายพัฒนาประเทศด้วยนวัตกรรมสู่ “ประเทศไทย 4.0” ซึ่งมุ่งเน้นพัฒนาภาคการผลิตด้วยเทคโนโลยีระดับสูง ซึ่งจะสนับสนุนการพัฒนานวัตกรรมและเทคโนโลยีทางการผลิตเพื่อเพิ่มศักยภาพในการเก็บเกี่ยวมูลค่าทางการค้าและสร้างโอกาสทางการตลาดให้ได้มากยิ่งขึ้น และเพื่อเตรียมความพร้อมรองรับเขตการค้าเสรี BIMSTEC ที่จะเกิดขึ้นในอนาคต ทั้งนี้ กระทรวงพาณิชย์ได้คาดการณ์สินค้าไทยที่อาจได้รับผลกระทบเมื่อเขตการค้าเสรี BIMSTEC มีผลบังคับใช้ โดยไทยจะได้เปรียบจากสินค้าส่งออก เช่น เคมีภัณฑ์ เม็ดพลาสติก เครื่องจักรและส่วนประกอบ เหล็ก เหล็กกล้า

และส่วนประกอบ เครื่องดื่ม เป็นต้น และอาจมีผลกระทบต่อสินค้าไทย ได้แก่ กลุ่มสินค้าเกษตร เช่น ผลิตรั้วจากสัตว์ ผัก ชา กาแฟ เป็นต้น และกลุ่มสินค้าอุตสาหกรรม ได้แก่ ยาสีฟัน เคมีภัณฑ์ ผลิตภัณฑ์ยาง เครื่องแก้ว เป็นต้น

อนาคตของตลาด BIMSTEC

ความน่าสนใจในอนาคตของตลาด BIMSTEC สามารถพิจารณาได้จากอัตราการเติบโตทางเศรษฐกิจของประเทศสมาชิก BIMSTEC ที่มีแนวโน้มสูงขึ้น จากร้อยละ 5.06 ในปี 2559 เป็นร้อยละ 6.1 ในปี 2560 และมีแนวโน้มสูงขึ้นร้อยละ 6.26 ในปี 2562 ตามการคาดการณ์ของธนาคารพัฒนาเอเชีย หรือ ADB

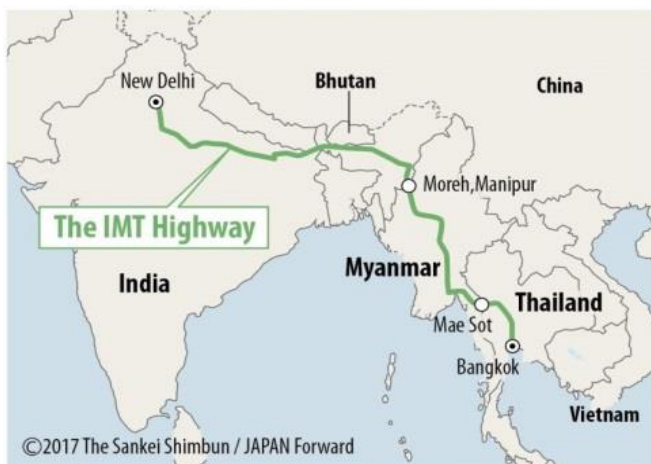


ข้อมูล: ธนาคารพัฒนาเอเชีย (Asia Development Bank – ADB)
กราฟิก: กอว./สสช.

ซึ่งในปีที่ผ่านมา มีประเทศที่มีอัตราเติบโตทางเศรษฐกิจสูงกว่าร้อยละ 6 ได้แก่ ภูฏาน (ร้อยละ 7.5) เนปาล (ร้อยละ 7.4) บังคลาเทศ (ร้อยละ 7.3) เมียนมา (ร้อยละ 6.8) และอินเดีย (ร้อยละ 6.7) ตามลำดับ ขณะที่ไทยและศรีลังกา มีอัตราเติบโตทางเศรษฐกิจต่ำกว่าร้อยละ 6 โดยอัตราเติบโตทางเศรษฐกิจของประเทศสมาชิก BIMSTEC มีสาเหตุมาจากหลายประการ ได้แก่ การเพิ่มขึ้นของกำลังซื้อ โดยเฉพาะกำลังซื้อของชนชั้นกลางในอินเดียที่เพิ่มขึ้นกว่า 300 ล้านคนในปัจจุบัน และมีการคาดการณ์ว่าจะเพิ่มเป็น 547 ล้านคนในปี 2568 – 2569 การเพิ่มผลผลิตในภาคอุตสาหกรรมของอินเดีย เมียนมาและบังคลาเทศ รวมทั้งการเติบโตของภาคการส่งออกสินค้าเกษตรกรรมของอินเดีย ภูฏานและบังคลาเทศ นอกจากนี้ อัตราเติบโตทางเศรษฐกิจของประเทศสมาชิกที่เพิ่มขึ้นสาเหตุหนึ่งมาจากการพัฒนาทางสังคมในประเทศสมาชิกต่างๆ เช่น การสร้างการเข้าถึงการศึกษาและการเพิ่มสิทธิสตรีในบังคลาเทศ เป็นต้น

จากที่กล่าวมาข้างต้นเป็นไปได้ว่า BIMSTEC จะเป็นตลาดการค้าที่เติบโตอย่างต่อเนื่อง ดังนั้น ไทยควรเร่งส่งเสริมการส่งออกกลุ่มสินค้าศักยภาพที่ตรงต่อความต้องการของตลาด BIMSTEC ให้มากยิ่งขึ้น ได้แก่ เม็ดพลาสติก รถยนต์ อุปกรณ์และส่วนประกอบเหล็ก เหล็กกล้าและผลิตภัณฑ์ เครื่องดื่ม น้ำตาลทราย ผลิตภัณฑ์ยาง ไขมันและน้ำมันจากพืชและสัตว์ เครื่องสำอาง สบู่ และผลิตภัณฑ์รักษาผิว ซึ่งเป็นสินค้าเดิมที่ไทยส่งออกไปยัง BIMSTEC และอยู่ใน 30 รายการแรกที่มีมูลค่าการส่งออกสูงสุด ภาครัฐจึงควรส่งเสริมการส่งออกสินค้าประเภทดังกล่าวมากยิ่งขึ้น เนื่องจากสินค้าส่วนใหญ่เป็นสินค้าอุปโภคบริโภคที่มีความจำเป็นต่อการดำเนินชีวิตประจำวัน จึงเป็นสินค้าที่ตรงกับต้องการของตลาด นอกจากนี้รัฐควรสนับสนุนและการส่งเสริมการลงทุนของนักลงทุนสัญชาติไทยโดยเฉพาะธุรกิจก่อสร้าง ให้สามารถขยายการลงทุนไปยังกลุ่มประเทศสมาชิก BIMSTEC เนื่องจากปัจจุบันในประเทศสมาชิก BIMSTEC ส่วนใหญ่ยังคงอยู่ในช่วงของการลงทุนโครงสร้างพื้นฐาน อาทิ โครงการ Port City ในศรีลังกา การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของภูฏานและเมียนมา โดยเฉพาะการสร้างถนน สะพาน ดังนั้นจึงเป็นโอกาสที่ดีสำหรับการสร้างความเติบโตของนักธุรกิจไทยจากการเข้าไปลงทุนในตลาดใหม่ที่ยังมีคู่แข่งไม่มาก ซึ่งภาครัฐควรให้ความสำคัญกับการส่งเสริมภาคธุรกิจของไทยด้านการค้าการลงทุนและสร้างความเชื่อมโยงด้านการคมนาคมและโลจิสติกส์ที่จะสนับสนุนการค้าการลงทุนของไทยกับ BIMSTEC เพื่อให้สามารถสร้างการเติบโตอย่างยั่งยืนจากการค้าการลงทุนในภูมิภาคนี้ต่อไป

การพัฒนาเส้นทางโลจิสติกส์ไทยเชื่อมโยง BIMSTEC



การพัฒนาเส้นทางโลจิสติกส์ของไทยเพื่อเชื่อมโยงกับ BIMSTEC ที่ปรากฏอยู่ในปัจจุบัน ได้แก่ India – Myanmar – Thailand Trilateral Highway หรือ IMT Trilateral Highway เป็นโครงการถนน 4 ช่องจราจรที่เชื่อมโยง 3 ประเทศ คือ อินเดีย เมียนมาและไทย มีระยะทางประมาณ 1,360 กิโลเมตร คาดว่าจะแล้วเสร็จในปี 2564 โดยรัฐบาลอินเดียเป็นผู้สนับสนุนและผลักดันเส้นทางนี้อย่างจริงจังภายใต้นโยบายปฏิบัติการตะวันออก (Act East Policy) ที่มุ่งให้ความสำคัญกับเอเชียตะวันออก สำหรับประเทศไทยร่วมให้การสนับสนุนก่อสร้างเส้นทางช่วงพะอัน - เมียวดี - แม่สอด ในเมียนมา บางช่วงของโครงการมีสภาพถนนไม่สมบูรณ์ คือ กาเลเมียวที่มีลักษณะทางกายภาพเป็นภูเขา มี 2 ช่องทางจราจรและมีสะพานไม้จำนวนมากทำให้รถวิ่งสวนกันไม่ได้ การขนส่งด้วยเส้นทางนี้จึงต้องระวังเป็นอย่างมาก ขณะที่กาเลาะ มีปัญหาไม่สามารถใช้เส้นทางได้ในช่วงฤดูฝน

“ปฏิบัติการตะวันออกและปฏิบัติการอย่างรวดเร็วสำหรับนโยบายตะวันออกของอินเดีย คือ เป้าหมายของรัฐบาลนี้”

- บรรณ: นาโงธาส โมที.
นายกรัฐมนตรีคนที่ 14
ของอินเดีย



สำหรับเส้นทางขนส่งในอนาคตไทยวางแผนพัฒนาเส้นทางโลจิสติกส์เชื่อมโยง BIMSTEC ผ่านกรอบแนวคิดการพัฒนาพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้อย่างยั่งยืน (Sustainable Southern Economic Corridors : SEC) ที่ ศศช. นำเสนอต่อคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 21 สิงหาคม พ.ศ. 2561 ซึ่งคณะรัฐมนตรีมีมติเห็นชอบและปัจจุบันอยู่ระหว่างดำเนินการศึกษาความเหมาะสมในรายละเอียดของรูปแบบการพัฒนาในพื้นที่จังหวัดชุมพร – ระนอง โดยการพัฒนามุ่งเน้นการเชื่อมโยงการขนส่งทางน้ำด้วยการพัฒนาท่าเทียบเรือระนองให้เป็นประตูสู่ตะวันตก (Western Gateway) ซึ่งจะช่วยย่นระยะทางการขนส่งสินค้าไปยังอินเดียให้เหลือเพียง 7 – 9 วัน กรณีผ่านท่าเรือระนอง จากเดิม 15 – 20 วัน กรณีส่งออกสินค้าผ่านท่าเรือ

แหลมฉบัง ซึ่งการทำเรือแห่งประเทศไทยได้เตรียมศึกษาแผนการพัฒนาการเดินเรือขนส่งสินค้าจากท่าเรือระนอง เชื่อมโยงกลุ่มประเทศ BIMSTEC โดยเบื้องต้นได้คัดเลือกท่าเรือที่มีความเหมาะสมจำนวน 3 ท่าเรือ ได้แก่ ท่าเรือจัตตะกอง ท่าเรือเซินไน และท่าเรือโคลัมโบ เมื่อได้ท่าเรือที่มีความเหมาะสมและมีความพร้อมจะดำเนินการเจรจาความร่วมมือระหว่างประเทศต่อไป โดยคาดว่าจะสามารถเปิดเดินเรือเชื่อมกันได้ภายในปี 2563

การพัฒนาเส้นทางโลจิสติกส์ไทยเชื่อมโยง BIMSTEC ที่เกิดขึ้นนี้จะเป็นส่วนสำคัญช่วยให้การขับเคลื่อนการพัฒนาพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้และพื้นที่ใกล้เคียงให้เกิดความยั่งยืนทางเศรษฐกิจ ซึ่งหน่วยงานที่เกี่ยวข้องอยู่ระหว่างเร่งศึกษาการเชื่อมโยงโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์ โดยเฉพาะรถไฟสายใหม่ ช่วงชุมพร – ระนองกับท่าเทียบเรือระนองให้เอื้อต่อการใช้ประโยชน์ในการขนส่งสินค้า นอกจากนี้การพัฒนาท่าเทียบเรือระนองจำเป็นต้องพัฒนาพื้นที่หลังท่าและกิจกรรมหลังท่าเพื่อให้สามารถใช้ประโยชน์ท่าเรืออย่างคุ้มค่า ตลอดจนรองรับการเติบโตของระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้และเขตการค้าเสรี BIMSTEC ในอนาคต

ทั้งนี้การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ในพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้จะเป็นส่วนสนับสนุนที่สำคัญของการเชื่อมโยงกิจกรรมทางเศรษฐกิจเดิมกับกิจกรรมทางเศรษฐกิจในพื้นที่ใหม่ เพื่อให้เกิดการกระจายการพัฒนาจากพื้นที่เศรษฐกิจเดิมสู่พื้นที่เศรษฐกิจใหม่ ตลอดจนเป็นการสร้างมูลค่าเพิ่มของโซ่อุปทาน ซึ่งการพัฒนาไม่เฉพาะแต่เพียงพื้นที่จังหวัดชุมพรและระนองเท่านั้น ยังหมายรวมถึงสุราษฎร์ธานี นครศรีธรรมราช กระบี่ พังงา ภูเก็ต พัทลุง ตรัง และสตูล ตลอดจนพื้นที่ใกล้เคียง อันจะนำมาซึ่งการสร้างงานและมูลค่าเพิ่มให้กับกิจกรรมทางเศรษฐกิจในพื้นที่ดังกล่าว ซึ่งยังผลต่อการยกระดับคุณภาพชีวิตให้กับประชาชนในพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้และพื้นที่ข้างเคียงให้มีชีวิตความเป็นอยู่ที่ดีขึ้นอย่างยั่งยืนในระยะยาว



ข้อมูล: การท่าเรือแห่งประเทศไทย
กราฟิก: กลจ./สช.



มุมมองภาคเอกชนต่อนโยบายการพัฒนาพื้นที่ของรัฐ

โดย หอการค้าไทยและสภาหอการค้าแห่งประเทศไทย

ประเทศไทยมีความได้เปรียบทางภูมิศาสตร์ที่มีความเชื่อมโยงกับประเทศในกลุ่มอาเซียน จึงเหมาะต่อการพัฒนาไปสู่การเป็นศูนย์กลางธุรกิจโลจิสติกส์และรวบรวมสินค้าจากฐานการผลิตทั้งในประเทศและประเทศเพื่อนบ้านเพื่อกระจายสู่ตลาดโลก โดยรัฐบาลมีนโยบายพัฒนาพื้นที่เศรษฐกิจ เช่น โครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (EEC) เพื่อยกระดับอุตสาหกรรมของประเทศและเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน ซึ่งจะทำให้เศรษฐกิจของไทยเติบโตได้ในระยะยาว และระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้ (SEC) ที่คณะรัฐมนตรีมีมติเห็นชอบให้ดำเนินการพัฒนาในลำดับต่อมา

ภาครัฐกับการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ไทย

หอการค้าไทยและสภาหอการค้าแห่งประเทศไทย มองว่านโยบายการพัฒนาพื้นที่ของรัฐบาลมีการกำหนดกรอบการพัฒนาตามศักยภาพและทรัพยากรของแต่ละพื้นที่อย่างชัดเจน ตลอดจนมีโครงการและแผนงานแต่ละระยะชัดเจนอยู่แล้ว สำหรับมุมมองในฐานะภาคเอกชน จึงอยากให้ภาครัฐมีการบริหารจัดการโครงสร้างพื้นฐานให้เกิดประโยชน์สูงสุดและมีมาตรการอำนวยความสะดวกทางการค้าการลงทุน โดยมีแนวทางการดำเนินการ อาทิ



สนับสนุนการ SHIFT MODE

ส่งเสริมและสนับสนุนการเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งจากทางถนนมาเป็นทางรางและทางน้ำ เพื่อลดต้นทุนโลจิสติกส์ และสนับสนุนการอำนวยความสะดวกและเชื่อมโยงการขนส่งข้ามพรมแดนและผ่านแดนกับประเทศเพื่อนบ้านให้มีความสะดวก รวดเร็วและปลอดภัย



มาตรการส่งเสริมการลงทุนที่จูงใจ

การปรับปรุงและ/หรือกำหนดมาตรการส่งเสริมการลงทุนในพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษที่จูงใจนักลงทุนมากขึ้น อาทิ มาตรการทางภาษี ค่าเช่าพื้นที่ โดยควรศึกษาความต้องการของผู้ลงทุนและผู้ประกอบการเป็นสำคัญ



บูรณาการระหว่างรัฐและเอกชน

บูรณาการระหว่างหน่วยงานรัฐที่เกี่ยวข้องในการผลักดันแผนงานร่วมกับภาคเอกชน เพื่อให้เกิดการสร้างและกระจายรายได้ทั้งในพื้นที่ส่วนกลางและท้องถิ่น เปิดโอกาสให้ภาคเอกชนและภาคประชาสังคมเข้ามามีส่วนร่วมในการให้ความเห็นต่อการปรับปรุงผังเมืองให้เหมาะสมต่อการพัฒนาพื้นที่



จัดสรรแหล่งเงินทุน SME

ภาครัฐควรสนับสนุนให้วิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม (SMEs) ในภูมิภาคสามารถเข้าถึงแหล่งเงินทุนและงานวิจัย ตลอดจนจัดสรรเครื่องมือการทำวิจัยที่มีประสิทธิภาพในต้นทุนที่เหมาะสมเพื่อตอบโจทย์การสร้างความสามารถในการแข่งขันและลดความเหลื่อมล้ำของแต่ละพื้นที่ในประเทศ

โครงการสำคัญที่ภาครัฐควรเร่งขับเคลื่อน

การพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมเพื่อรองรับภาคอุตสาหกรรมยังคงเป็นหัวใจสำคัญของการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยในปัจจุบัน

ดังนั้น สิ่งทีภาครัฐควรเร่งขับเคลื่อนให้การดำเนินงานมีความต่อเนื่องต่อไป ได้แก่

1) การพัฒนาระบบคมนาคมโครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก Eastern Economic Corridor (EEC) โดยการพัฒนาด้านโครงสร้างพื้นฐานมีกลุ่มโครงการที่สำคัญ 2 กลุ่ม คือ การเชื่อมโยง EEC กับภูมิภาคด้วยการขนส่งทางอากาศผ่านโครงการพัฒนาสนามบินอู่ตะเภาและเมืองการบินภาคตะวันออก เพื่อส่งเสริมให้ไทยเป็นศูนย์กลางอุตสาหกรรมอากาศยาน และการเชื่อมโยงการขนส่งสินค้าของประเทศไทยกับภูมิภาค โดยพัฒนารถไฟทางคู่ ผลักดันให้เกิดระบบขนส่งสินค้าแบบไร้รอยต่อ ซึ่งโครงการ EEC ที่เน้นการลงทุนในระบบรางจึงเป็นประโยชน์ในการลดการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงในการขนส่งสินค้า อีกทั้งช่วยลดอัตราการสูญเสียจากอุบัติเหตุบนท้องถนน

รูปที่ 1 แผนการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคม EEC



2) National Single Window (NSW) หอการค้าไทย และสภาหอการค้าแห่งประเทศไทยได้จัดทำข้อเสนอเพื่อผลักดันไปยังคณะกรรมการ กบส. ซึ่งเป็นกลไกหลักในการขับเคลื่อนระบบโลจิสติกส์ของประเทศระดับนโยบาย ใน 3 ประเด็น ได้แก่ 1) ทุกหน่วยงานที่เกี่ยวข้องจะต้องมองผลประโยชน์ภาพรวมของกระบวนการนำเข้า-ส่งออกสินค้าทั้งระบบเพื่อบูรณาการให้สอดคล้องกัน 2) หน่วยงานภาครัฐต้องปรับปรุงขั้นตอน/กระบวนการทำงานรูปแบบเดิม พร้อมทั้ง

ปรับปรุงกฎหมายและกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องให้สอดคล้องกับวิธีการรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์ และ 3) ติดตามและปรับปรุงการดำเนินงานปรับลดขั้นตอนอย่างต่อเนื่อง

รูปที่ 2 การปรับลดขั้นตอนของหน่วยงานภาครัฐ



3) โครงการพัฒนารถไฟทางคู่ ควรเร่งรัดผลักดันโครงการในแต่ละระยะให้เป็นไปตามแผนงานอันจะช่วยสนับสนุนการลดต้นทุนด้านการขนส่งของภาคธุรกิจและภาคเกษตรได้เป็นอย่างดีปรับปรุงต้นทุนรวมของการขนส่งทางรางให้สามารถแข่งขันได้ โดยสภาหอการค้ามีข้อคิดเห็นเพื่อให้การดำเนินการมีประสิทธิภาพตอบสนองความต้องการดังนี้

1) ปรับปรุงการบริหารต้นทุนการขนส่งทางราง (Cost Efficiency) ตั้งแต่ต้นทาง-ปลายทางลูกค้า เช่น การจับคู่การขนส่งเที่ยวกลับ (Backhaul) การลดเวลาในการขนถ่ายขึ้นและลงสินค้า โดยใช้ระบบเทคโนโลยีเข้ามามีส่วนช่วย 2) เพิ่มสัดส่วนการใช้ประโยชน์จากโครงสร้างพื้นฐานรถไฟทางคู่ (Asset Utilization) โดยเร่งหาตลาด สร้างรายได้ เพิ่มโอกาสการใช้ประโยชน์จากแม่แคร่รถไฟเพื่อเพิ่มสัดส่วนการขนส่งทางราง นอกจากนี้ ควรมีการเปิดให้เอกชนที่มีศักยภาพมีส่วนร่วมลงทุนและทำตลาด โดยการให้เอกชนนำรถจักรและล้อเลื่อนเข้ามาใช้งานบนทางของการรถไฟฯ ซึ่งจะช่วยพัฒนาคุณภาพและบริการในการขนส่งทางราง รวมทั้งจะช่วยเพิ่มสัดส่วนการใช้ประโยชน์มากขึ้น

รูปที่ 3 รถไฟทางคู่ช่วงเด่นชัย-เชียงใหม่-เชียงใหม่



บทบาทการค้าไทยและสภาหอการค้าแห่งประเทศไทย ในการพัฒนาพื้นที่และระบบโลจิสติกส์

ตามที่รัฐบาลได้จัดตั้งคณะกรรมการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ (กบส.) เพื่อขับเคลื่อนการพัฒนาโลจิสติกส์ของประเทศในระดับนโยบาย นั้น หอการค้าไทยและสภาหอการค้าฯ ได้จัดทำแผนงานพัฒนาด้านโลจิสติกส์ที่เชื่อมโยงและสนับสนุนแผนโลจิสติกส์ระดับชาติอย่างสม่ำเสมอผ่านแนวทางการจัดทำข้อมูลและเข้าพบหารือผู้บริหารระดับสูงของหน่วยงานภาครัฐในประเด็นสำคัญ อาทิ ข้อเสนอการปรับลดขั้นตอนการนำเข้าส่งออกสินค้า การบริหารจัดการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ การปรับรูปแบบขนส่งจากทางถนนมาเป็นทางรางและทางน้ำ (Shift Mode)

รวมทั้งการส่งเสริมความปลอดภัยทางถนน นอกจากนี้ หอการค้าไทยและสภาหอการค้าแห่งประเทศไทยได้ดำเนินการลงพื้นที่เพื่อนำเสนอข้อมูลการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของภาครัฐเพื่อสื่อสารให้กับเครือข่ายสมาชิกตลอดจน ผู้ประกอบการส่วนภูมิภาคให้ได้รับทราบทิศทางการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมของประเทศที่ทันต่อสถานการณ์ ตลอดจนร่วมมือกับสถาบันด้านการศึกษาและวิจัยในการศึกษาการขยายตลาดการค้า การขนส่ง และการบริการสู่ต่างประเทศ โดยเน้นการขยายตลาด E-commerce ให้สอดคล้องกับบริบทเศรษฐกิจยุคดิจิทัล ซึ่งจะเสริมสร้างให้ประเทศไทยมีขีดความสามารถการแข่งขันด้านการค้าและบริการทั้งเวทีในประเทศและเวทีโลกอย่างมีประสิทธิภาพ

“รัฐบาลปรับที่กระบวนการ เอกชนปรับที่วิธีการ”

E-commerce จะมีบทบาทสูงขึ้นอย่างรวดเร็วทำให้พฤติกรรมผู้บริโภคจะต้องการความรวดเร็วมากขึ้น เลือกสรรสินค้าจากบรรรจุภัณฑ์ที่มีคุณภาพ สามารถตรวจสอบย้อนกลับแหล่งที่มาของสินค้าได้ โดยสินค้าจะเป็นกลุ่มสินค้ามูลค่าสูงมากขึ้น ต้นทุนโลจิสติกส์จึงไม่ใช่ปัจจัยหลักอย่างเดียวอีกต่อไป แต่จะสะท้อนด้วยต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP ขณะที่การประกอบการค้า ขนส่งและบริการ จะต้องปรับไปสู่การสร้างมาตรฐาน ภาคเอกชนต้องมีการปรับวิธีการ คือ



มีความรู้ใน Model ธุรกิจ
ให้สอดคล้องวิถีทางการค้า
ที่เปลี่ยนแปลงไป



กระบวนการที่เป็นมาตรฐาน
เน้นการเสริมสร้างความปลอดภัย
ในการขนส่ง และตระหนักถึง
ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม



มีระบบเทคโนโลยีสารสนเทศที่ดี
นำเทคโนโลยีที่ทันสมัยมาใช้ใน
กระบวนการบังคับใช้กฎหมาย
แทนการใช้ดุลพินิจเจ้าหน้าที่เพื่อ
สร้างความเท่าเทียมและทั่วถึง

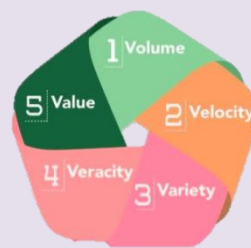
Big Data กับการพัฒนาด้านโลจิสติกส์

ปัจจุบันโลกถูกขับเคลื่อนด้วยความก้าวหน้าด้านการสื่อสารและเทคโนโลยี อินเทอร์เน็ตความเร็วสูงได้เชื่อมต่อผู้ใช้งานทั่วโลก ส่งผลให้ปริมาณข้อมูลที่ถูกส่งอยู่ในเครือข่ายมีปริมาณเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง จนในช่วงทศวรรษที่ผ่านมา หลักการของ Big Data ได้ถูกนำมาปรับใช้ในภาคธุรกิจ อาทิ การศึกษาพฤติกรรมของลูกค้า เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพกิจกรรมการตลาดและการทำ Machine Learning ทั้งนี้ ในการขับเคลื่อนไปสู่ยุคประเทศไทย 4.0 ที่ประยุกต์ใช้ระบบ Big data อย่างสมบูรณ์ ทุกภาคส่วนควรสร้างความรู้ความเข้าใจที่ถูกต้องเกี่ยวกับระบบ Big Data เพื่อให้สามารถใช้งานได้ตามวัตถุประสงค์และเพิ่มประสิทธิภาพในการจัดการข้อมูล

Big Data คืออะไร

“Big Data” ถูกกล่าวถึงครั้งแรกโดย Doug Laney นักวิเคราะห์อุตสาหกรรมชาวสหรัฐอเมริกา ในหนังสือ 3D Data Management: Controlling Data Volume, Velocity and Variety ในปี 2554 โดยอธิบายองค์ประกอบของ Big Data เป็น 3Vs ได้แก่ 1) **Volume** มีขนาดระดับ Terabytes ขึ้นไปและมาจากแหล่งข้อมูลที่หลากหลาย 2) **Velocity** มีความเร็วในการสร้างและส่งข้อมูลในระดับมิลลิวินาทีหรือแบบทันที (real-time) 3) **Variety** มีข้อมูลหลากหลายประเภท ตั้งแต่ข้อมูลตัวเลข ข้อความ อีเมล วิดีโอ และเสียง ภายหลังได้มีนักวิชาการหลายกลุ่มได้มาเพิ่มเติมองค์ประกอบของ Big Data ออกไปอีก อาทิ **Veracity** หรือความน่าเชื่อถือของข้อมูลและแหล่งข้อมูล และ **Value** หรือคุณค่าของข้อมูลในการนำไปใช้งาน เมื่อพัฒนาฐานข้อมูลได้สำเร็จ จำเป็นต้องผ่านกระบวนการวิเคราะห์ข้อมูล (Big Data Analytics) เพื่อให้ได้ข้อมูลเชิงลึกสนับสนุนการตัดสินใจต่อไป

รูปที่ 1 คุณสมบัติ 5V ของ Big Data

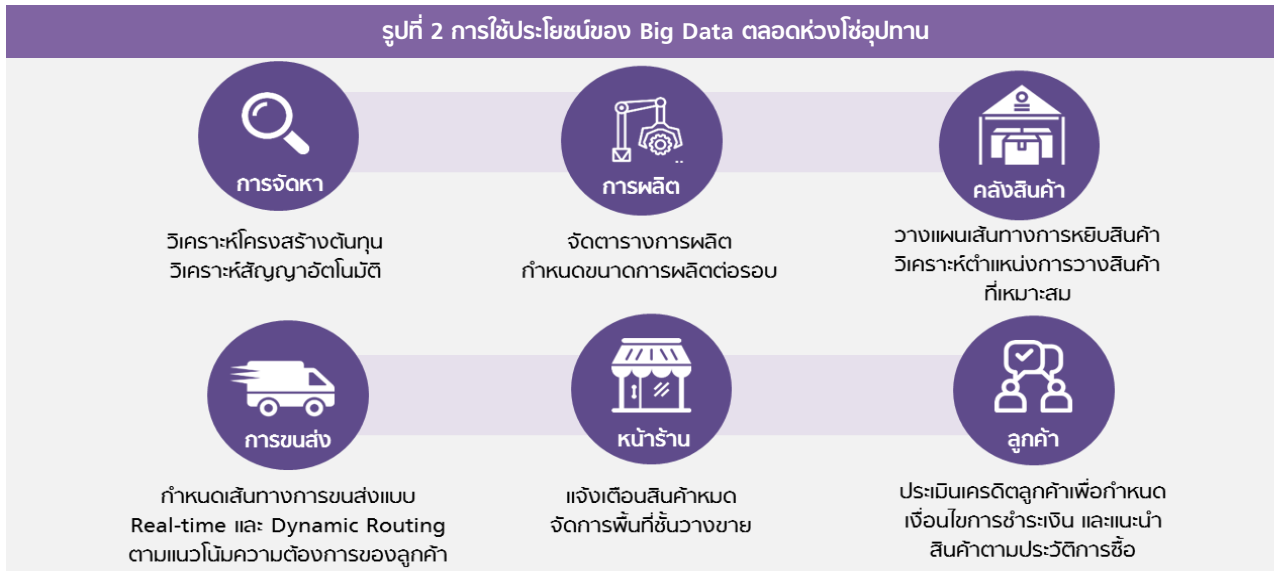


1. มีขนาดระดับ Terabytes ขึ้นไป
2. ความเร็วในระดับ ms หรือ Real-time
3. มีหลากหลายประเภทข้อมูล
4. มีความน่าเชื่อถือของข้อมูล
5. มีคุณค่าในการนำไปใช้งาน

ที่มา: decidesoluciones.es

- 1) **การจัดหาวัตถุดิบ** สามารถนำข้อมูลธุรกรรมในอดีตมาใช้ในการวิเคราะห์โครงสร้างต้นทุน การคำนวณอุปสงค์ - อุปทาน พร้อมทั้งเปรียบเทียบเงื่อนไขสัญญาการซื้อขายเพื่อลดต้นทุนวัตถุดิบได้
- 2) **การผลิต** จัดการตารางการผลิต และกำหนดปริมาณการผลิตต่อรอบ (Production Lot) จากการคำนวณเชิงสถิติโดยประมวลผลจากข้อมูลต้นทุน สินค้าคงคลัง อุปสงค์ของลูกค้า และความสามารถในการจัดจำหน่าย
- 3) **การจัดการคลังสินค้า** ใช้ข้อมูลพื้นที่และรูปแบบการหมุนเวียนสินค้าเพื่อปรับปรุงเส้นทางจราจรภายในคลังสินค้าให้มีประสิทธิภาพ พัฒนาระบบการจัดเปลี่ยนตำแหน่งของสินค้าในพื้นที่ High Bay ทำให้สามารถเก็บสินค้าได้ปริมาณมากที่สุด
- 4) **การขนส่ง** นำข้อมูล อาทิ ข้อมูลการจราจร สภาพอากาศและความต้องการของลูกค้ามาใช้กำหนดเส้นทางที่สามารถบรรลุเป้าหมายโดยใช้ต้นทุนต่ำที่สุด (Dynamic routing)
- 5) **การจัดการ POS (Point of Sale)** ใช้ข้อมูลวางแผนสต็อกสินค้าด้วยระบบการเตือนเมื่อสินค้าใกล้หมด การคำนวณ และจัดการพื้นที่บนชั้นวางสินค้า

รูปที่ 2 การใช้ประโยชน์ของ Big Data ตลอดห่วงโซ่อุปทาน



6) การบริการลูกค้า ใช้ในการประเมินเครดิตของลูกค้า เพื่อกำหนดเงื่อนไขชำระเงิน การแนะนำสินค้าจากประวัติการสั่งซื้อ ทั้งนี้ การจัดการข้อมูล Big Data ช่วยเพิ่มศักยภาพในการประมวลผลข้อมูลแบบบูรณาการตลอดห่วงโซ่อุปทาน อาทิ การวางแผนการผลิตจากข้อมูลอุปสงค์จากร้านค้า

กรณีศึกษาจากภาคเอกชนในต่างประเทศ

บริษัท UPS ผู้นำด้านการให้บริการขนส่งและจัดการห่วงโซ่อุปทานจากประเทศสหรัฐอเมริกาที่ได้พัฒนาระบบ ORION (On-road Integrated Optimization and Navigation) เพื่อกำหนดเส้นทางการขนส่งที่มีประสิทธิภาพที่สุดโดยใช้ข้อมูลต่างๆ เช่น การพยากรณ์อากาศและการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนน โดยรถแต่ละคันจะมีหน้าจอแสดงผลสำหรับคนขับรถ โดยผลลัพธ์ที่บริษัทได้ คือ การประหยัดต้นทุนและเวลาในการขนส่ง รวมทั้งสามารถลดปริมาณการปล่อยมลพิษ ลดภาระทางสิ่งแวดล้อมได้

กรณีศึกษาจากภาครัฐในต่างประเทศ

ด้วยต้นทุนการลงทุนที่สูงของโครงสร้างพื้นฐานทางราง **กระทรวงคมนาคมของสวีเดน (Trafikverket)** ได้พัฒนาระบบ Big Data สำหรับการจัดเก็บข้อมูลทางรางพร้อมเครื่องมือวิเคราะห์กว่า 10 เครื่องมือ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการดำเนินการและซ่อมบำรุง อาทิ ระบบ Lupp ใช้สำหรับเก็บข้อมูลทั้งหมดของรถไฟ วิเคราะห์ความตรงต่อเวลาและการรบกวนต่อรถไฟ ระบบ BESSY ใช้สำหรับตรวจสอบสภาพรางรถไฟอัตโนมัติด้วยแสงอินฟราเรด และ ระบบ BIS/Agresso เพื่อวิเคราะห์ข้อมูลทางการเงินสำหรับการดำเนินการและการบำรุงรักษา เป็นต้น

ก้าวต่อไปของการพัฒนา

หัวใจของการพัฒนาระบบ Big Data นั้น ไม่ใช่เพียงการจัดเก็บข้อมูลขนาดใหญ่ แต่คือความสามารถในการวิเคราะห์ที่แม่นยำกว่าการใช้ข้อมูลปกติได้ ทั้งนี้ ภาครัฐได้เริ่มนำระบบ Big Data มาปรับใช้ในโครงการนำร่อง เช่น ระบบจัดการสวัสดิการประชาชนที่ตรงกับกลุ่มเป้าหมายและแก้ปัญหาได้ตรงจุด ในขณะเดียวกันภาคเอกชนควรเตรียมความพร้อมทั้งด้านเงินทุนและบุคลากรสำหรับการพัฒนาระบบ Big Data และประสานกับภาครัฐอย่างใกล้ชิดเพื่อผลักดันนโยบายการอำนวยความสะดวกในการปรับใช้เทคโนโลยีสมัยใหม่ที่เป็นปัจจัยสำคัญในการขับเคลื่อนการพัฒนาทางด้านเศรษฐกิจและสังคมของประเทศในระยะต่อไป

รูปที่ 3 การคำนวณเส้นทางของระบบ ORION





คมนาคม เด้งรับแผนรองนายกฯ สมคิด 20 โครงการ เสนอ ครม.ก่อนเลือกตั้ง เมื่อวันที่ 8 ตุลาคม 2561 นายสมคิด จาตุศรีพิทักษ์ รองนายกรัฐมนตรี เข้าตรวจเยี่ยมการทำงานของกระทรวงคมนาคม และเร่งรัดให้ทุกหน่วยงานเร่งทำงานแม่ใกล้ช่วงเลือกตั้ง ด้านนายอาคม เติมพิทยาไพสิฐ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม รายงานว่า กระทรวงคมนาคมมีโครงการที่เตรียมเสนอเข้าที่ประชุม ครม. พิจารณานอมนัดภายในเดือนมกราคม พ.ศ. 2562 รวม 20 โครงการ วงเงินรวมทั้งสิ้น 1 ล้านล้านบาท เช่น โครงการท่าเรือแหลมฉบัง ขั้นที่ 3 ศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยาน (MRO) โครงการรถไฟทางคู่ และโครงการรถไฟสายต่างๆ (ไทยรัฐ, 8 ตุลาคม 2561)

อีคอมเมิร์ซ ดันการค้าชายแดน ศูนย์วิจัยกสิกรไทย ให้ข้อมูลว่า การขยายตัวของ E-commerce จะช่วยผลักดันการค้าผ่านชายแดนให้เติบโตมากขึ้น โดยคาดการณ์ว่า ตลาด E-commerce ในอาเซียนจะมีอัตราการเติบโตเฉลี่ยสะสมถึง 30% ต่อปี และจะมีมูลค่าประมาณ 9 หมื่นล้านดอลลาร์สหรัฐ ในปี พ.ศ. 2567 โดยศูนย์วิจัยกสิกรไทยมองว่า E-commerce จะเป็นปัจจัยสำคัญที่จะผลักดันการค้าชายแดนให้เติบโตในอัตราที่เร็วขึ้นท่ามกลางการเชื่อมโยงทางการค้าที่สูงขึ้นภายในภูมิภาค ซึ่งปัจจุบันประเทศไทยถือว่ามีความศักยภาพทางโครงสร้างและมีแนวโน้มที่จะเป็นศูนย์กลางการกระจายสินค้าจากจีนไปยังประเทศเพื่อนบ้าน ส่งผลให้การค้าชายแดนผ่านทาง E-commerce ของประเทศไทยมีแนวโน้มเติบโตได้ดีในอีก 5 ปีข้างหน้า (โพสต์ทูเดย์, 3 ตุลาคม 2561)



เปิดแผนขนส่งทางอากาศ 15 ปี ไซท์ 2.2 แสนล้านบาทดันไทยเป็นฮับ นายอาคม เติมพิทยาไพสิฐ รมว.คมนาคม ได้มอบหมายให้สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) จัดทำแผนแม่บทการขนส่งทางอากาศของประเทศ เพื่อกำหนดยุทธศาสตร์ระยะ 15 ปี (ปี พ.ศ. 2562-2576) เพื่อผลักดันให้ไทยเป็นศูนย์กลางการบินระดับโลก ทั้งด้าน การเดินทาง ศูนย์ซ่อมและผลิตชิ้นส่วนอากาศยาน และการพัฒนาบุคลากรด้านการบิน โดย สนข.จะนำเสนอแผนให้ ครม.พิจารณาอนุมัติปลายปีนี้ แบ่งออกเป็น 2 ระยะ คือ ช่วง 10 ปีแรกผลักดันให้ไทยเป็นจุดเชื่อมโยงการบินภูมิภาค ส่วนช่วง 5 ปีหลัง จะผลักดันให้ไทยเป็นฮับศูนย์ซ่อมและผลิตชิ้นส่วนอากาศยาน (ไทยรัฐ, 12 ตุลาคม 2561)

ต่างประเทศ

WEF ชี้ความสามารถในการแข่งขันไทยขึ้น 2 อันดับ จาก 40 เป็น 38 ภายใต้เกณฑ์และวิธีในการคำนวณใหม่ของ WEF ที่สะท้อนภาพของการปฏิวัติอุตสาหกรรม 4.0 มากขึ้น ประเทศไทยอยู่ในอันดับที่ 38 ด้วยคะแนน 67.5 จากอันดับที่ 40 และที่มีคะแนน 66.3 ในปีก่อน อยู่อันดับที่ 6 จาก 12 ประเทศ ในกลุ่ม ASEAN+3 โดยเป็นรองประเทศสิงคโปร์ ญี่ปุ่น เกาหลีใต้ มาเลเซีย และจีน ซึ่งสามารถรักษาอันดับได้อย่างต่อเนื่อง ทั้งนี้ คะแนนด้านโครงสร้างพื้นฐานในภาพรวมเพิ่มขึ้นเล็กน้อยจากการพัฒนาตามคะแนนหมวดของโครงสร้างพื้นฐานทางถนนและทางราง (ThaiRepublica, 17 ตุลาคม 2561)



เยอรมนีเปิดตัวรถไฟพลังงานไฮโดรเจนเจ้าแรกของโลก ประเทศเยอรมนีเปิดตัวรถไฟ Coradia iLint ที่ขับเคลื่อนด้วยพลังงานไฮโดรเจน ผลิตโดยบริษัท Alstom บนรถไฟไม่มีการติดตั้งเซลล์เชื้อเพลิงที่ใช้ผลิตกระแสไฟฟ้าจากการเกิดปฏิกิริยาระหว่างไฮโดรเจนและออกซิเจน ได้ผลิตถ่านที่ปล่อยทิ้งเป็นน้ำสะอาด และหากมีพลังงานเหลือก็จะเก็บไว้ในแบตเตอรี่ลิเทียม โดยรถไฟสามารถวิ่งได้ไกลถึง 1,000 กิโลเมตรต่อการเติมก๊าซ 1 ครั้ง ไกลเคียงกับระยะทางที่รถไฟดีเซลวิ่งได้ แต่ค่าใช้จ่ายนั้นต่ำกว่า แม้ราคารถไฟจะสูงกว่าก็ตาม เบื้องต้น จะนำไปวิ่งระหว่างเมือง Cuxhaven Bremerhaven Bremervoerde และ Buxtehude ทางตอนเหนือของประเทศเยอรมนี ระยะทางรวม 100 กิโลเมตร (The Guardian, 17 กันยายน 2561)

อุโมงค์รถไฟยาวกว่า 1 กม.แห่งแรกจะทะลุสำเร็จ ทีมวิศวกรและคนงานก่อสร้างการเจาะภูเขา อุโมงค์นาคาเตยหมายเลข 1 มีความยาว 1,158 เมตร ในแนวเส้นทางรถไฟลาว-จีน ที่แขวงหลวงน้ำทา ที่สามารถทะลุได้ตลอดแนวทั้ง 2 ฝั่งของภูเขา ถือเป็นการเจาะอุโมงค์ที่มีความยาวเกินกว่า 1 กิโลเมตรแห่งแรกที่ทะลุได้โดยสมบูรณ์ ซึ่งทางรถไฟลาว-จีน เริ่มต้นจากชายแดนลาว-จีนที่เมืองบ่อเต็น แขวงหลวงน้ำทา มาถึงนครหลวงเวียงจันทน์ มีความยาว 427 กิโลเมตร โดยเส้นทางรถไฟสายนี้ต้องการเจาะอุโมงค์ทะลุภูเขา รวม 72 แห่ง ความยาวเฉพาะอุโมงค์ 183 กิโลเมตร หรือประมาณ ร้อยละ 43 ของทางรถไฟ (Xinhua, 29 ตุลาคม 2561)



แนะนำ กลจ.

กองยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ (กลจ.) จัดตั้งขึ้นภายใต้ สศช. มีภารกิจหน้าที่ในการวางแผนยุทธศาสตร์เกี่ยวกับการพัฒนาระบบโลจิสติกส์และโซ่อุปทานของประเทศให้สอดคล้องกับการเปลี่ยนแปลงเศรษฐกิจการค้าของโลกและภูมิภาค โดยมีเป้าหมายยกระดับความสามารถในการแข่งขันของระบบโลจิสติกส์ และสนับสนุนการเป็นศูนย์กลางทางการค้าและการลงทุนในภูมิภาคอาเซียน ตลอดจนทำหน้าที่เป็นหน่วยงานกลางประสานระหว่างภาครัฐ ภาคเอกชน ภาควิชาการ และสนับสนุนการขับเคลื่อนระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการให้เกิดการบูรณาการและต่อเนื่อง รวมถึงทำหน้าที่เป็นฝ่ายเลขานุการของคณะกรรมการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ (กบส.) เพื่อสนับสนุนการกำกับนโยบายและขับเคลื่อนระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการอย่างมีประสิทธิภาพ



ลงพื้นที่ติดตามการดำเนินงานการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ในพื้นที่ยุทธศาสตร์สำคัญของประเทศ

กลจ. ได้ลงพื้นที่ศึกษาและรวบรวมข้อมูลยุทธศาสตร์และการเชื่อมโยงการพัฒนาในพื้นที่ภาคใต้ เพื่อสำรวจแนวทางการพัฒนาและความพร้อมเชิงพื้นที่ในมิติต่าง ๆ ตลอดจนรายละเอียดแนวทางการพัฒนาการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ในพื้นที่จังหวัดชุมพร – ระนอง สำหรับรองรับแผนนโยบายการพัฒนาพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้อย่างยั่งยืน (Sustainable Southern Economic Corridors : SEC) รวมทั้งได้ศึกษาดูงาน ณ ศูนย์กระจายสินค้าภาคกลาง บริษัท เอสซีจี โลจิสติกส์ แมเนจเม้นท์ จำกัด เพื่อศึกษาและรวบรวมข้อมูลสำหรับการสนับสนุนและพัฒนาผู้ให้บริการโลจิสติกส์ของประเทศไทย



โครงการพัฒนาแบบจำลองการจัดทำข้อมูลต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทย

เมื่อวันที่ 26 กันยายน 2561 กลจ. ร่วมกับสำนักงานศูนย์วิจัยและให้คำปรึกษาแห่งมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์จัดประชุมสัมมนาปฐมนิเทศโครงการพัฒนาแบบจำลองการจัดทำข้อมูลต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทย ครั้งที่ 1 เพื่อแลกเปลี่ยนประเด็นปัญหาและข้อสงสัยของการดำเนินการปรับปรุงเกณฑ์การวัดและเปรียบเทียบข้อมูลค่าคงที่ที่ใช้ในการคำนวณแบบจำลองการคำนวณต้นทุนโลจิสติกส์ให้มีความสอดคล้องกับบริบทปัจจุบัน โดยการดำเนินงานในช่วงที่ผ่านมาได้มีการเตรียมความพร้อมในการจัดเก็บข้อมูลจากผู้ประกอบการในส่วนต่างๆ ในหมวดธุรกิจที่เกี่ยวข้อง ตลอดจนปรับปรุงแบบสอบถามสำหรับใช้ในการสำรวจข้อมูลผ่านการเข้าไปสัมภาษณ์และทางหน้าเว็บไซต์ LogisticSurvey.com



TOP 10

ด้านศุลกากรที่ไทยเกินดุลการค้าสูงสุด

และสินค้าส่งออก 3 อันดับแรก ที่มีมูลค่าการส่งออกสูงสุด



หมายเหตุ: ข้อมูลเดือนมกราคม - สิงหาคม พ.ศ. 2561
ที่มา: กรมศุลกากร

สถิติด้านโลจิสติกส์ของไทย

	Q2/60	Q3/60	Q4/60	Q1/61	Q2/61	Trend
มูลค่าการค้าระหว่างประเทศ	3,823,888	3,973,053	3,971,312	3,950,493	3,919,629	
ดัชนีผลผลิตอุตสาหกรรม	107.75	110.96	110.37	118.71	110.94	
ดัชนีการส่งผลิตภัณฑ์	107.30	112.16	111.53	116.62	111.88	
ดัชนีสินค้าสำเร็จรูปคงคลัง	107.39	110.18	108.29	110.94	106.72	
ดัชนีอัตราส่วนสินค้าคงคลัง	105.06	105.07	103.21	101.35	102.18	
Baltic Dry index	901	1356	1366	1055	1385	
Gasohol 95	26.69	26.60	27.77	27.87	28.95	
Diesel	24.92	24.99	26.34	27.13	28.42	
NGV	13.03	13.27	13.48	13.49	13.47	

ที่มา: กระทรวงพาณิชย์ กระทรวงอุตสาหกรรม Lloyd's List และ EPPO



กองยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ สศช.

962 ถนนกรุงเกษม แขวงวัดโสมนัส เขตป้อมปราบศัตรูพ่าย กรุงเทพฯ 10100

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