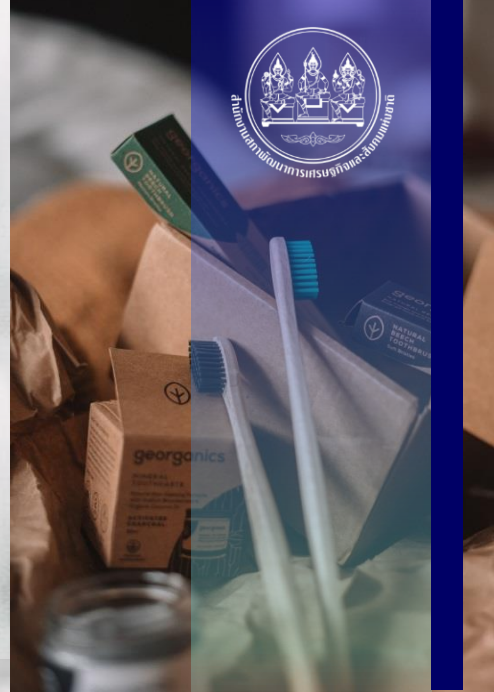


จดหมายข่าว: NEWSLETTER

กองยุทธศาสตร์

การพัฒนาระบบโลจิสติกส์



GREEN Logistics



ปีที่ 5 ฉบับที่ 1

เดือนพฤษภาคม-กันยายน 2565

Vol5 No.1 May-September 2022



บทบรรณาธิการ

ปัจจุบันปัญหาด้านสิ่งแวดล้อมส่งผลกระทบต่อสภาพภูมิอากาศและชีวิตความเป็นอยู่ของผู้คนเพิ่มมากขึ้น ทำให้ภาคส่วนต่าง ๆ ต้องเร่งหามาตรการและวิธีการเพื่อบรรเทาผลกระทบที่เกิดขึ้น ซึ่งรวมถึงกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับโลจิสติกส์ ก่อให้เกิดแนวคิด Green Logistics หรือโลจิสติกส์ที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม ซึ่งสอดคล้องกับแนวโน้มของโลกที่ให้ความสำคัญต่อการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์จากภาคการขนส่งที่ส่งผลกระทบต่อกระบวนการทางการค้า การขนส่ง และการส่งมอบสินค้า

ดังนั้น กองยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ (กลจ.) ได้จัดทำจดหมายข่าว กลจ. ฉบับนี้ เพื่อนำเสนอบทความและข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับโลจิสติกส์ที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมหรือโลจิสติกส์สีเขียว (Green Logistics) รวมถึงตัวอย่างการดำเนินงานของธุรกิจที่สะท้อนถึงความพยายามในการลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมจากกิจกรรมด้านโลจิสติกส์ นอกจากนี้ ยังมีข่าวสารโลจิสติกส์ ข่าวสารบ้าน กลจ. สถิติด้านโลจิสติกส์ไทย รวมถึงเกร็ดความรู้ด้านโลจิสติกส์ที่น่าสนใจมาฝากด้วย ทั้งนี้ คณะผู้เขียนหวังเป็นอย่างยิ่งว่าจดหมายข่าว กลจ. จะเป็นประโยชน์ ต่อผู้อ่านและพร้อมรับฟังข้อคิดเห็นเพื่อใช้ประกอบการปรับปรุงจดหมายข่าวให้ดียิ่งขึ้นต่อไป

จดหมายข่าว

กองยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์
ปีที่ 5 ฉบับที่ 1 เดือนพฤษภาคม-กันยายน 2565

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

กองยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์
สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

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

ที่ปรึกษา

ณฐา พิชยนันท์
ธิดา พัทธธรรม
สุนทรลักษณ์ เพ็ชรกุล

บรรณาธิการ

สุรัฐ เนียมกลาง

คณะผู้จัดทำ

กองยุทธศาสตร์
การพัฒนาระบบโลจิสติกส์



สารบัญ

CONTENTS

4 โลจิสติกส์สีเขียว
Green Logistics

10 โลจิสติกส์สีเขียว
ของผู้ประกอบการในประเทศไทย

11 ข่าวดสารโลจิสติกส์

ข่าวดสารบ้าน กลจ.
สถิติด้านโลจิสติกส์ไทย 12

เทร็ดความรู้ด้านโลจิสติกส์ 13





โลจิสติกส์สีเขียว GREEN LOGISTICS

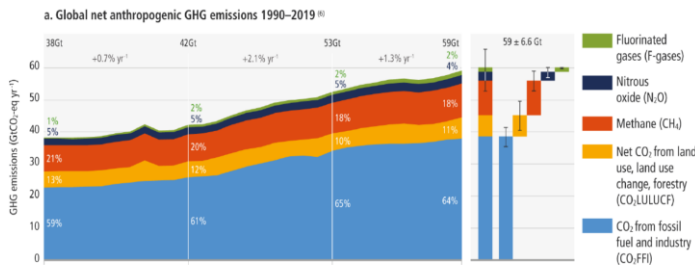
ธุรกิจบริการโลจิสติกส์ เป็นภาคธุรกิจหนึ่ง

ที่ถูกมองว่าเป็นการดำเนินกิจกรรมที่ส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม และด้วยแนวโน้มการเติบโตของพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ (e-Commerce) ได้เร่งให้กิจกรรมโลจิสติกส์เติบโตขึ้นอย่างมาก ด้วยปริมาณความต้องการสินค้าที่มากขึ้นและบริการขนส่งที่รวดเร็ว ได้สร้างขยะจำนวนมากและใช้พลังงานอย่างสิ้นเปลือง นำไปสู่การทำลายสิ่งแวดล้อมในหลากหลายมิติ เป็นแรงกดดันต่อภาคธุรกิจในการปรับเปลี่ยนวิธีการดำเนินกิจกรรมที่จะต้องคำนึงถึงการลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม นำไปสู่ **แนวคิดโลจิสติกส์สีเขียว หรือ โลจิสติกส์ที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม (Green Logistics)** ซึ่งเป็นการจัดการกระบวนการโลจิสติกส์ที่ให้ความสำคัญตั้งแต่การจัดหาและการจัดการวัตถุดิบ (Material Handling) การจัดการการผลิต การบรรจุและขนส่งสินค้า (Packaging and Transport) การจัดเก็บ ไปจนถึงการส่งมอบถึงผู้ใช้ปลายทาง รวมถึงการขนส่งวัสดุใช้แล้วกลับไปยังต้นทาง การรีไซเคิล และการจัดการของเสีย (Waste Management) ตลอดจนการปรับเปลี่ยนพฤติกรรม

ภาพการปล่อยก๊าซเรือนกระจก

จากกิจกรรมของมนุษย์สุทธิทั่วโลกในช่วงปี 1990-2019

(Global net anthropogenic GHG emission 1990-2019)



ที่มา: Working Group III Contribution to the IPCC Sixth Assessment Report (AR6), WMO & UNEP (2021)

จากรายงาน Climate Change 2022 Impacts, Adaptation and Vulnerability: Working Group III Contribution to the IPCC Sixth Assessment Report โดยองค์การอุตุนิยมวิทยาโลก (World Meteorological Organization: WMO) และโครงการสิ่งแวดล้อมแห่งสหประชาชาติ (UNEP) ภายใต้องค์การสหประชาชาติ (UN) รายงานว่า ในปี 2562 ทั่วโลกมีการปล่อยก๊าซเรือนกระจกเพิ่มขึ้นถึงร้อยละ 12 เมื่อเทียบกับปี 2553 และร้อยละ 54 เมื่อเทียบกับปี 2533 ซึ่งการปล่อยก๊าซเรือนกระจกที่เพิ่มขึ้นสูงขึ้นเกิดจากกิจกรรมของมนุษย์เป็นหลักและเป็นสาเหตุสำคัญที่ทำให้อุณหภูมิของโลกสูงขึ้น ส่งผลต่อการเปลี่ยนแปลงของสภาพภูมิอากาศอย่างรวดเร็ว กลายเป็นปัจจัยสำคัญที่กำหนดรูปแบบการดำเนินธุรกิจในโลกปัจจุบัน ด้วยเหตุนี้จึงเป็นความท้าทายในความพยายามที่จะบรรเทาผลที่เกิดขึ้นจากกิจกรรมของมนุษย์ที่มีต่อสิ่งแวดล้อม



การบริโภค การส่งเสริมการตลาด และกิจกรรมทางเศรษฐกิจอื่น ๆ ที่เคารพในหลักการของการพัฒนาที่ยั่งยืน ซึ่งจดหมายข่าวฉบับนี้ได้นำเสนอการดำเนินการโดยแบ่งเป็น 2 ส่วน คือ การจัดการวัสดุ (Materials Management) และการกระจายสินค้าเชิงกายภาพ (Physical Distribution) ดังนี้

1.การจัดการวัสดุ (Materials Management)

ให้ความสำคัญกับการพัฒนาผลิตภัณฑ์ที่ลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ตั้งแต่การผลิต การจัดหา การนำกลับมาใช้ใหม่ และการรีไซเคิล ได้แก่

1.1 การออกแบบผลิตภัณฑ์สีเขียว (Green Design)

เป็นการออกแบบเพื่อสิ่งแวดล้อมผ่านการประเมินวัฏจักรผลิตภัณฑ์ (Life Cycle Assessment: LCA) ซึ่งเป็นกระบวนการวิเคราะห์และประเมินผลการใช้วัสดุและพลังงานในการผลิตที่สัมพันธ์กับสิ่งแวดล้อมในทุกขั้นตอนของวัฏจักร อาทิ การสกัดและการแปรรูปวัตถุดิบ การผลิต การขนส่งและการกระจาย การใช้ การผลิตซ้ำ การรีไซเคิล และการกำจัดขั้นสุดท้าย นำไปสู่การเลือกใช้วัสดุที่สามารถทดแทนวัสดุเดิม มีความทนทานและคุณภาพเทียบเคียงหรือมากกว่าวัสดุเดิม ตลอดจนการลดชิ้นส่วนหรือขั้นตอนการผลิตที่ไม่จำเป็นลง อาทิ บริษัท Nike ผู้ผลิตรองเท้ากีฬาชั้นนำของโลก เปลี่ยนวัสดุผลิตรองเท้าจากหนังแท้ที่ไม่นำชิ้นส่วนด้านในออก (Full-Grain Leather) ไปเป็น Flyleather ซึ่งมีผิวสัมผัสและกลิ่นเหมือนหนังธรรมชาติ โดยนำเส้นใยหนังรีไซเคิลผสมผสานกับเส้นใยสังเคราะห์ ทำให้มีน้ำหนักเบากว่าวัสดุเดิม มีความทนทานกว่า 5 เท่า ใช้วัสดุใหม่เพียงร้อยละ 10 ของการผลิตเดิม และใช้พลังงานในกระบวนการผลิตอย่างจำกัด

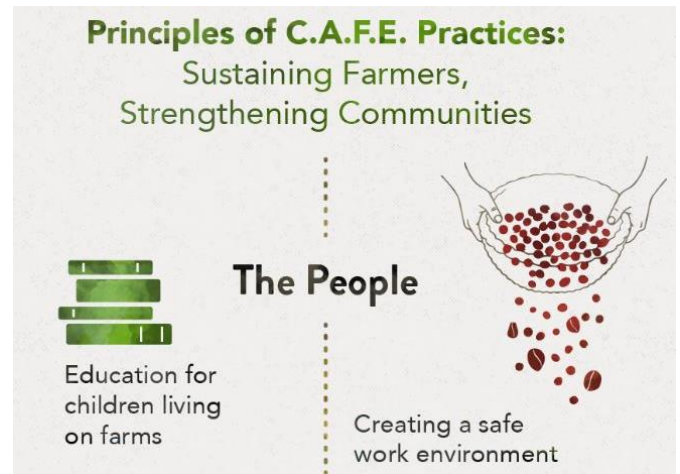


ที่มา: <https://www.nike.com/th/flyleather>

1.2 การจัดซื้อจัดจ้างที่ยั่งยืน (Sustainable Sourcing)

เป็นการจัดซื้อจัดจ้างที่คำนึงถึงปัจจัยด้านราคา การส่งมอบ และคุณภาพสินค้าที่ได้รับรองมาตรฐาน ตลอดจนการมีความรับผิดชอบต่อเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม ซึ่งเป็นปัจจัยหลักที่ผู้ผลิตใช้พิจารณาคัดเลือกซัพพลายเออร์เนื่องจากจะมีผลต่อการสร้างมูลค่าเพิ่มของสินค้า โดยเฉพาะในอุตสาหกรรมอาหารหรือผลิตภัณฑ์ออร์แกนิก อาทิ Starbucks ใช้หลักการ C.A.F.E. (Coffee and Farmer Equity Practices) ซึ่งเป็นระบบจัดซื้อกาแฟที่กำหนดแนวทางดำเนินการและการรับประกันว่าแต่ละขั้นตอนคำนึงถึงความยั่งยืนทั้งในการปลูก การเก็บเกี่ยว การแปรรูป

และการจัดซื้อ โดยมีการจ้างผู้ประเมินเพื่อตรวจสอบกลยุทธ์การจัดซื้อและให้คะแนนโรงงานผลิต

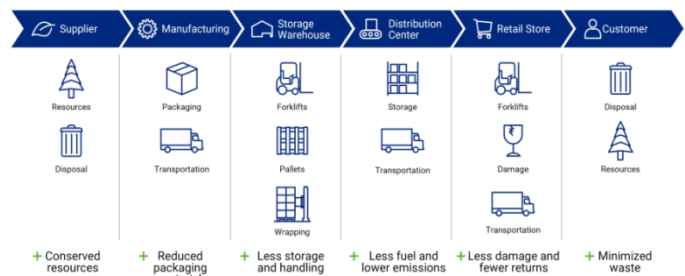


ที่มา: <https://stories.starbucks.com/stories/2017/sustainability-is-at-the-heart-of-starbucks-coffee-sourcing/>

1.3 การบรรจุสินค้าและใช้บรรจุภัณฑ์ที่มีประสิทธิภาพ (Efficient Packaging and Packing)

โดยปรับเปลี่ยนวัสดุที่ใช้ผลิตบรรจุภัณฑ์ ปรับเปลี่ยนขนาดหรือน้ำหนักบรรจุภัณฑ์ รวมทั้งวิธีการบรรจุสินค้า ซึ่งส่งผลกระทบต่อหลายกิจกรรมในกระบวนการโลจิสติกส์ เช่น ประหยัดพลังงานจากการขนส่งที่ใช้บรรจุภัณฑ์ที่มีน้ำหนักน้อยลง ลดการสูญเสียจากการใช้วัสดุผลิตบรรจุภัณฑ์ ลดความเสียหายของสินค้าระหว่างการขนส่ง ลดขยะจากการอุปโภคบริโภคของลูกค้า เป็นต้น โดยวัสดุที่เป็นที่นิยมในการนำมาทำบรรจุภัณฑ์ ได้แก่ วัสดุที่มาจากพืช (Plant-based materials) และวัสดุจากการรีไซเคิลระบบปิด (Closed-loop Recycle)

Impact of packaging on the supply chain



ที่มา: www.chainalytics.com



1.4 การใช้วัสดุหมุนเวียน (Circular Material Use)

เป็นการใช้หรือการจัดหาวัสดุที่เคยผ่านการผลิตแล้วหรือเหลือจากการผลิตและนำกลับมาเป็นปัจจัยการผลิตอีกครั้ง (Recycle) หรือนำกลับมาใช้ซ้ำ (Reuse) อย่างเหมาะสม รวมถึงการหมุนเวียนพลังงาน สารเคมีหรือน้ำที่ใช้ในกระบวนการผลิตด้วยวิธีการที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมและย่อยสลายได้ทางชีวภาพ อาทิ H&M Group ร่วมมือกับสถาบันวิจัยสิ่งทอและเครื่องนุ่งห่มแห่งฮ่องกง (HKRITA) พัฒนานวัตกรรม Green Machine ใช้แยกและรีไซเคิลเสื้อผ้าโพลีเอสเตอร์และผ้าฝ้ายผสมในระบบปิด โดยโพลีเอสเตอร์จะถูกนำไปปั่นเป็นเส้นด้าย ขณะที่ฝ้ายจะแปรรูปเป็นผงเซลลูโลส เพื่อใช้ในการผลิตใหม่ ทั้งนี้ ความร้อน น้ำ และสารเคมีที่ใช้ในกระบวนการจะถูกนำกลับมาใช้ใหม่และไม่มีการปล่อยของเสียสู่ภายนอก

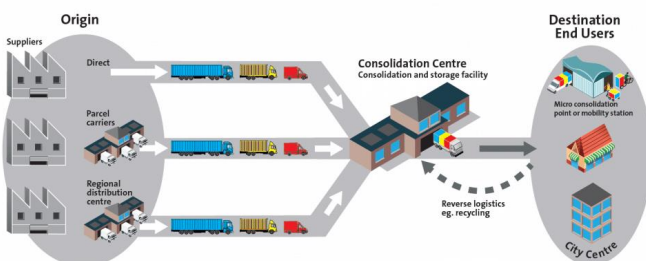


ที่มา: <https://hmfoundation.com/project/recycling-the-green-machine/>

2.การกระจายสินค้าเชิงกายภาพ (Physical Distribution)

ให้ความสำคัญกับการดำเนินกิจกรรมการกระจายสินค้าที่ยั่งยืนและเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม โดยมีวิธีการหลัก ได้แก่

2.1 การรวบรวมการขนส่งสินค้า (Load Consolidation)



ที่มา: <https://travelwest.info/projects/freight-consolidation>

การรวบรวมการขนส่งสินค้านี้มีหลากหลายวิธี อาทิ การรวมการขนส่งจากการขนส่งไม่เต็มคัน (Less than Truckload: LTL) ไปสู่การขนส่งเต็มคัน (Full Truckload Freight: FTL) เพื่อให้เกิดคุ้มค่าในการขนส่งมากขึ้น ซึ่งกลยุทธ์ในการรวบรวมสินค้าแบบ FTL จากผู้ขนส่งสินค้านายย่อยเป็นทางเลือกหนึ่ง



เพื่อให้เกิดการใช้งานยานพาหนะอย่างเต็มประสิทธิภาพ ซึ่งอาจมีข้อจำกัดของการรวบรวมสินค้า อย่างไรก็ตาม การรวบรวมการขนส่งสินค้าสามารถพัฒนาไปสู่การปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งจากทางถนนไปสู่การขนส่งทางรางหรือทางน้ำ และขนส่งไปยังศูนย์กระจายสินค้า (Distribution Center) เพื่อกระจายสินค้าในพื้นที่ต่าง ๆ ต่อไป ซึ่งวิธีการนี้จะช่วยเพิ่มประสิทธิภาพในการประหยัดพลังงาน ลดต้นทุนการขนส่ง และลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมได้มากขึ้น ตัวอย่างเช่น การร่วมมือกันของ 4 บริษัทเบียร์ “Asahi” “Kirin” “Sapporo” และ “Suntory” เพื่อกระจายสินค้าด้วยการขนส่งตู้คอนเทนเนอร์ผ่านระบบรางไปยังพื้นที่ต่าง ๆ ในจังหวัดฮอกไกโด ประเทศญี่ปุ่น โดยใช้คลังสินค้าของสถานีย่านกองเก็สินค้า JR Sapporo เป็นศูนย์รวบรวมสินค้าของทั้ง 4 บริษัท และทำการกระจายสินค้าด้วยรถบรรทุกขนาดใหญ่ การรวบรวมการขนส่งสินค้าด้วยวิธีนี้ทำให้เกิดการเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งไปสู่ระบบรางในอัตราร้อยละ 38 ช่วยลดการปล่อย CO₂ ได้ถึง 330 ตันคาร์บอนไดออกไซด์ และทำให้ประสิทธิภาพการโหลดและส่งมอบสินค้าดีขึ้นร้อยละ 85

2.2 รูปแบบการขนส่งและเชื้อเพลิงทางเลือก (Alternative modes and fuels)

โดยใช้รูปแบบการขนส่งที่ประหยัดพลังงานและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมมากขึ้น อาทิ ระบบรางที่เป็นทางเลือกที่มีต้นทุนต่ำกว่าการขนส่งรูปแบบอื่นสำหรับการขนส่งระยะทางไกล ในขณะที่การขนส่งทางทะเลในระยะใกล้อาจจะเหมาะกับพื้นที่ที่เป็นชายฝั่ง นอกจากนี้ มีการปรับเปลี่ยนไปใช้ยานพาหนะที่ใช้พลังงานทางเลือก รวมถึงการเปลี่ยนประเภทหรือการดัดแปลงยานพาหนะให้เหมาะกับการขนส่งสินค้าในเขตเมือง อาทิ รถตู้ขนาดเล็ก จักรยานบรรทุกสินค้า โดยมีตัวอย่างเช่น การขนส่งถึงมือผู้รับ (Last-mile Delivery ของ DHL ในรอสเตอร์ดัม เนเธอร์แลนด์

ผ่านการให้บริการ DHL Express ที่ใช้จักรยานไฟฟ้า หรือ “Cubicycles” จำนวน 8 คัน ซึ่งตอบโจทย์การขนส่งในช่วงที่การจราจรติดขัด โดยใช้ประโยชน์จากโครงสร้างพื้นฐานของเมืองที่รองรับการขนส่งด้วยจักรยาน นอกจากนี้ มีการปรับเปลี่ยนจากรถขนส่งสินค้าที่ใช้ น้ำมันดีเซล มาเป็นรถตู้ไฟฟ้า 34 คัน ทำให้ DHL สามารถผลักดันการขนส่งที่ปล่อยมลพิษเป็นศูนย์ในเขตเมืองรอสเตอร์มได้สำเร็จตั้งแต่ปี 2020



ที่มา: <https://www.dhl.com/global-en/delivered/sustainability/carbon-neutral-delivery.html>

2.3 การรับรองผู้ให้บริการขนส่งและสิ่งอำนวยความสะดวกในการกระจายสินค้า (Certification of Carriers and Distribution Facilities) โดยรับรองมาตรฐานประสิทธิภาพยานพาหนะและสิ่งอำนวยความสะดวกที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม ซึ่งสะท้อนถึงการให้บริการที่ได้มาตรฐาน ช่วยสร้างความน่าเชื่อถือ และเพิ่มโอกาสทางการแข่งขันที่สูงขึ้น อาทิ Green Carrier Certification หรือ DigiHaul เป็นโปรแกรมรับรองผู้รับเหมาช่วงของ DHL โดยโปรแกรมจะประเมินผู้ให้บริการในประเด็นกลยุทธ์ด้านสิ่งแวดล้อมหรือความยั่งยืน ความสามารถในการวัดคาร์บอนฟุตพริ้นท์ และการแลกเปลี่ยนข้อมูล รวมทั้งการจัดระดับผู้ให้บริการซึ่งช่วยให้ DHL และลูกค้าผู้ใช้บริการมีข้อมูลประกอบการตัดสินใจมอบหมายงานการขนส่งในอนาคต

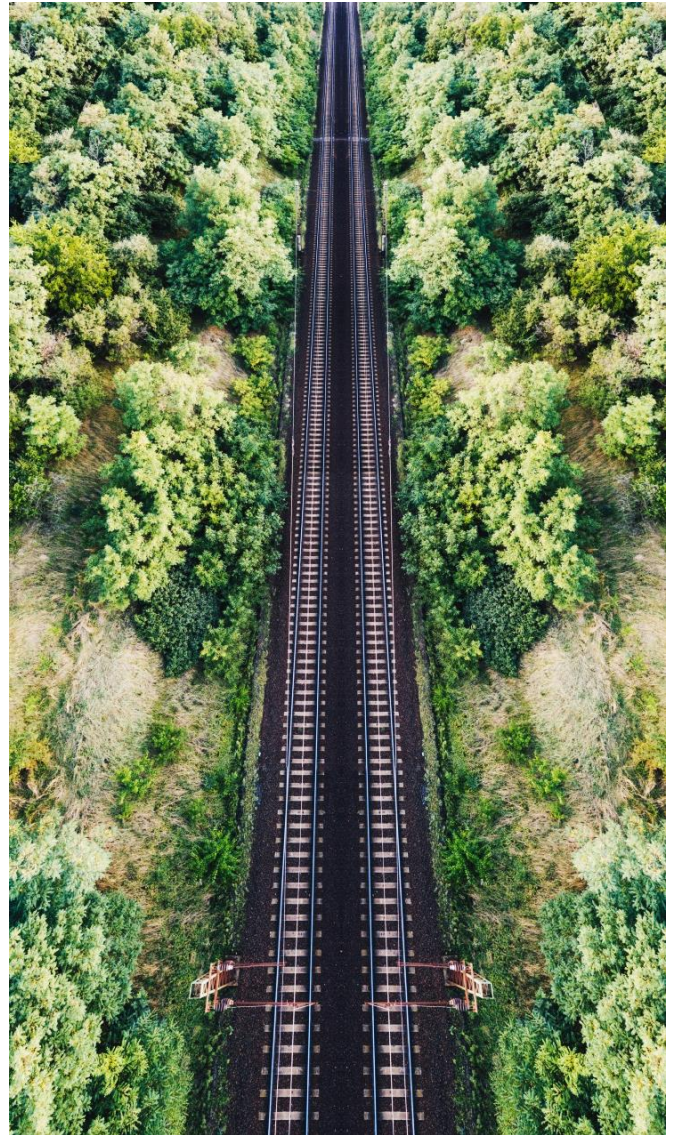


2.4 การจัดตารางเวลาและเส้นทางขนส่ง (Shipping Scheduling and Routing) โดยปรับตารางเวลาการจัดส่งสินค้าให้มีความยืดหยุ่น ซึ่งวิธีการอาจเป็นการใช้ระยะเวลาการจัดส่งที่มากขึ้น แต่สามารถช่วยลดผลกระทบที่จะเกิดขึ้นต่อสิ่งแวดล้อมและลดการใช้พลังงานในระดับที่ดีขึ้น อาทิ การดำเนินการนอกช่วงเวลาที่คับคั่ง หรือการเลือกเส้นทางที่มีระยะทางที่ไกลกว่าแต่มีความคับคั่งน้อยกว่า ตลอดจนการสร้างเงื่อนไขเพื่อปรับเปลี่ยนพฤติกรรมผู้บริโภคด้วยการกำหนดทางเลือกในการขนส่ง โดยการกำหนดราคาการจัดส่งที่ต่ำกว่าสำหรับการจัดส่งในวันถัดไป (Next-day Delivery) เพื่อเป็นทางเลือกในการจัดส่งของลูกค้า ซึ่งจะช่วยให้ผู้ให้บริการสามารถรวบรวมสินค้าในปริมาณมากได้ แม้จะใช้ระยะเวลานานกว่า แต่จะช่วยลดการจัดส่งสินค้าขนาดเล็กและใช้พลังงานมากกว่ากรณีการจัดส่งภายในวันเดียวกัน (Same Day Delivery) ทั้งนี้ การสร้างทางเลือกลักษณะนี้ ผู้ให้บริการจะต้องสร้างความตระหนักแก่ผู้ใช้บริการโดยการให้ข้อมูลเกี่ยวกับผลกระทบในการเลือกการจัดส่งแต่ละรูปแบบ ซึ่งวิธีการนี้ได้นำมาใช้ในประเทศเยอรมนี โดย “SeaRoutes” เป็นสตาร์ทอัพที่ให้บริการระบบการจัดการเส้นทางเดินเรือด้วยการปรับเส้นทางขนส่งทางทะเลโดยใช้ข้อมูลการเดินทางในอดีตที่บันทึกด้วยระบบหรืออุปกรณ์แสดงตนอัตโนมัติ (Automatic Identification System: AIS) ที่ใช้ในกิจการเดินเรือภายในหรือระหว่างประเทศมาประมวลผลด้วยอัลกอริธึมเพื่อกำหนดเส้นทางที่ประหยัดเชื้อเพลิงมากที่สุด โดยพิจารณาถึงปัจจัยด้านสภาพลม คลื่น และน้ำขึ้นน้ำลงร่วมด้วย นอกจากนี้ ยังมีการประมาณการต้นทุนการใช้เชื้อเพลิงและการปล่อยคาร์บอนไดออกไซด์ ตลอดจนคาดการณ์สภาพอากาศระหว่างเส้นทาง ซึ่งบริการของ SeaRoutes ช่วยให้บริษัทขนส่งสินค้าทางเรือสามารถขนส่งสินค้าได้อย่างมีประสิทธิภาพมากขึ้น

CNSHA - 1 mth 6 days - Door 13 Apr, 05:30 - 21 May, 03:57 YANGSHAN DEEP WATER PORT PHASE1 TER. 38° 47' 59" N, 121° 49' 59" W 3 Changes 4.71k€ 114 kg/t	
CNSHA - 1 mth 3 days - Door 16 Apr, 05:00 - 21 May, 03:57 Shanghai Guangdong International Container Terminal 38° 47' 59" N, 121° 49' 59" W 2 Changes 4.41k€ 112 kg/t	
CNSHA - 1 mth 3 days - Door 09 Apr, 05:00 - 14 May, 03:57 Shanghai Guangdong International Container Terminal 38° 47' 59" N, 121° 49' 59" W 2 Changes 4.41k€ 119 kg/t	
CNSHA - 26 days - Door	

แนวทางการพัฒนาโลจิสติกส์ ที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมในประเทศไทย

ในระยะเวลาที่ผ่านมา ประเทศไทยให้ความสำคัญกับการพัฒนาโลจิสติกส์ที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมอย่างต่อเนื่อง จากรายงานสรุปผลการดำเนินการตามยุทธศาสตร์ชาติ ประจำปี 2564 พบว่าการปล่อยก๊าซเรือนกระจกโดยรวมภายใต้กรอบการดำเนินงาน Nationally Appropriate Mitigation Action หรือ NAMA ที่ดำเนินการในสาขาหลัก คือ สาขาพลังงานและการขนส่ง สามารถลดปริมาณลงได้ถึงร้อยละ 15.76 ซึ่งบรรลุค่าเป้าหมายที่วางไว้ที่อย่างน้อยร้อยละ 12 จากกรณีปกติ โดยในปี 2563 สามารถลดก๊าซเรือนกระจกได้ 56.54 ล้านตันคาร์บอนไดออกไซด์เทียบเท่า (MtCO₂e) ผ่านมาตรการด้านพลังงานที่เกี่ยวข้องกับการขนส่ง อาทิ มาตรการใช้ไบโอดีเซลในการขนส่ง 5.04 MtCO₂e มาตรการใช้เอทานอลในการขนส่ง 3.27 MtCO₂e ขณะเดียวกันภาครัฐได้พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อให้เกิดความสะดวกในการขนส่ง รวมทั้งสนับสนุนการปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งและพลังงานที่ใช้ในการขนส่ง เช่น โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าทางคู่ การจัดตั้งสถานีชาร์จยานยนต์ไฟฟ้าทั่วประเทศ 944 สถานี (ข้อมูลโดยสำนักงานนโยบายและแผนพลังงาน กระทรวงพลังงาน ณ วันที่ 4 มีนาคม 2565) เป็นต้น รวมทั้งส่งเสริมการพัฒนากระบวนการโลจิสติกส์ที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมตลอดโซ่อุปทาน และการพัฒนาองค์ความรู้ให้แก่แรงงานและผู้ประกอบการ อาทิ โครงการส่งเสริมการผลิต การบริการ และการบริโภคที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม โดยกรมส่งเสริมคุณภาพสิ่งแวดล้อม กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม



ในภาคเอกชนมีการปรับตัวเพื่อให้สอดคล้องกับบริบทของการเปลี่ยนแปลง โดยเฉพาะผู้ประกอบการรายใหญ่ที่มีความพร้อมด้านเงินทุน มีบุคลากรที่มีทักษะสูงและมีความรู้ด้านเทคโนโลยีและนวัตกรรม เช่น บริษัท ไทยวัสดุ มีการนำร่องการปรับมาใช้รถบรรทุกไฟฟ้าพลังงานสะอาดใน 21 สาขา ขณะที่ SCG สามารถพัฒนาไปสู่การมีระบบการซื้อขายสิทธิในการปล่อยก๊าซเรือนกระจก (Emission Trading Scheme: ETS) เพื่อทดลองซื้อขายคาร์บอนเครดิตระหว่างบริษัทในเครือ เป็นต้น

ถึงแม้ว่าในระยะเวลาที่ผ่านมาไทยมีการพัฒนาด้านโลจิสติกส์ที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมมาอย่างต่อเนื่อง แต่ยังคงจำเป็นต้องเร่งปรับตัวและส่งเสริมการดำเนินการให้ครอบคลุมตลอดโซ่อุปทาน และให้สอดคล้องกับแนวโน้มการพัฒนาในระดับสากล



ที่เปลี่ยนแปลงไปอย่างรวดเร็วและให้ความสำคัญต่อประเด็นสิ่งแวดล้อมเพื่อลดอุปสรรคทางการค้ากับประเทศคู่ค้าบางประเทศหรือกลุ่มประเทศที่นำไปใช้เป็นเงื่อนไขทางการค้าด้วยการกำหนดมาตรฐานสินค้าที่สูงขึ้น ตลอดจนการใช้มาตรการทางภาษีกับสินค้าไม่ได้มาตรฐาน อาทิ มาตรการปรับคาร์บอนก่อนข้ามพรมแดน (CBAM) ภายใต้ European Green Deal ซึ่งเป็นแผนการลดโลกร้อนของคณะกรรมาธิการยุโรป ที่จะมีผลบังคับใช้ในปี 2566 ซึ่งมาตรการ CBAM จะเป็นการป้องกันการนำเข้าสินค้าที่ปล่อยก๊าซเรือนกระจกเกินเกณฑ์มาตรฐานมายังกลุ่มประเทศสมาชิกสหภาพยุโรป ซึ่งอาจส่งผลกระทบทำให้การส่งออกสินค้าของประเทศไทยไปยังสหภาพยุโรปมีต้นทุนที่สูงขึ้น

ดังนั้น การดำเนินการในระยะต่อไปภาครัฐจำเป็นต้องเร่งส่งเสริมการประยุกต์ใช้เทคโนโลยีและนวัตกรรม และองค์ความรู้ด้านโลจิสติกส์ที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมมากขึ้น อาทิ การให้สินเชื่อดอกเบี้ยต่ำ มาตรการด้านภาษี หรือการให้ทุนส่งเสริมการวิจัยและนวัตกรรมที่มีแนวโน้มสามารถนำผลงานวิจัยไปใช้ได้จริงในเชิงพาณิชย์ ซึ่งจะเป็นปัจจัยสำคัญที่ช่วยยกระดับการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศให้มีความยั่งยืน โดยเฉพาะผู้ประกอบการในกลุ่มวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อมเนื่องจากเป็นหน่วยธุรกิจที่สำคัญในการขับเคลื่อนเศรษฐกิจของประเทศ แต่ยังคงขาดแคลนด้านทุนทรัพย์ ตลอดจนองค์ความรู้ในการพัฒนาและยกระดับกิจการสู่มาตรฐานสากล ขณะเดียวกัน ภาคเอกชนจำเป็นต้องสร้างความร่วมมือระหว่างผู้ประกอบการขนาดใหญ่และผู้ประกอบการรายย่อยเพื่อให้เกิดการแลกเปลี่ยนองค์ความรู้และการพัฒนา ร่วมกัน ตลอดจนความร่วมมือกับภาควิชาการอย่างเป็นระบบ เพื่อสนับสนุนการบรรลุเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน (SDGs) แห่งสหประชาชาติ รวมทั้งนโยบายพัฒนาประเทศด้วยโมเดลเศรษฐกิจใหม่ คือ เศรษฐกิจชีวภาพ เศรษฐกิจหมุนเวียน และเศรษฐกิจสีเขียว (Bio-Circular-Green Economy: BCG Model) และนโยบายรัฐบาลในการพัฒนาประเทศไปสู่ประเทศไทย 4.0 ได้อย่างเป็นรูปธรรมและทำให้เศรษฐกิจของประเทศเติบโตได้อย่างยั่งยืน



เป้าหมายการปล่อย ก๊าซเรือนกระจก ของประเทศไทย



ภายในปี 2573

ลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจก 20–25%

จากสาขาพลังงานและขนส่ง สาขากระบวนการทางอุตสาหกรรม และการใช้ผลิตภัณฑ์ และสาขาการจัดการของเสีย

(ปรับใช้ปี 2564 โดยดำเนินการภายใต้การมีส่วนร่วมที่ประเทศกำหนด (Nationally Determined Contribution: NDC))

ภายในปี 2593

ประเทศไทยจะเป็นกลางทางคาร์บอน (Carbon Neutrality)

ปริมาณการปล่อย CO₂ สูงขึ้นบรรยากาศเท่ากับปริมาณการดูดซับ CO₂ กลับคืนมา

ภายในหรือก่อนหน้าปี 2608

การปล่อยก๊าซเรือนกระจกสุทธิเป็นศูนย์

(ไทยแสดงเจตนารมณ์ต่อการประชุมสมัชชาประเทศภาคีอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ สมัยที่ 26 (COP26))

โลจิสติกส์สีเขียว ของผู้ประกอบการในประเทศไทย



ปัจจุบันผู้ประกอบการให้ความสำคัญกับการลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมมากขึ้น ด้วยหลากหลายวิธีการจัดการที่แตกต่างกันออกไปขึ้นอยู่กับประเภทสินค้าและบริการ ดังนั้น จดหมายข่าวฉบับนี้จึงขอแนะนำแนวทางปฏิบัติที่ดีในประเทศไทย 2 กรณีศึกษา เพื่อเป็นแนวทางการพัฒนาโลจิสติกส์ที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมสำหรับผู้ประกอบการไทยได้นำไปเป็นแบบอย่างและประยุกต์ใช้ ดังนี้



บริษัท โตโยต้า มอเตอร์ ประเทศไทย จำกัด

ผู้ผลิตและส่งออกรถยนต์รายใหญ่และเป็นผู้ริเริ่มนำเทคโนโลยียานยนต์ที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมเข้าสู่ตลาดประเทศไทย มีเป้าหมายลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมในทุกกระบวนการเป็นศูนย์ภายในปี 2594 โดยมุ่งเน้นการปล่อย CO₂ เป็นศูนย์ในรถยนต์รุ่นใหม่ และในโรงงาน ลดใช้น้ำและใช้ให้เกิดประโยชน์สูงสุด รวมทั้งสร้างสังคมแห่งการรีไซเคิล ความยั่งยืนที่เป็นมิตรและกลมกลืนกับธรรมชาติ โดยปรับกิจกรรมใน 2 กระบวนการ ดังนี้

กระบวนการผลิต



บรรจุภัณฑ์ พัฒนาบรรจุภัณฑ์ที่นำกลับมาใช้ใหม่ได้ในการบรรจุชิ้นส่วนส่งออก อาทิ ลังเหล็กแบบหมุนเวียน



ด้านพลังงาน ติดตั้งเซอร์โวมอเตอร์และเซอร์โวลิฟต์ลดใช้พลังงานขึ้นตัวถังและเชื่อมตัวถัง ใช้นวัตกรรม “Karakuri” ในการเคลื่อนย้ายชิ้นส่วนภายในโรงงาน



ด้านมลภาวะทางอากาศ ใช้สีที่มีน้ำเป็นตัวทำละลายและใช้หุ่นยนต์ที่มีความแม่นยำสูงในการพ่นสี



ด้านมลภาวะทางน้ำ ใช้กระบวนการทางเคมีและชีวภาพบำบัดน้ำที่ใช้น้ำแล้วมาใช้ภายในโรงงาน



ด้านมลภาวะขยะ ติดตั้งเครื่องรีดน้ำจากกากตะกอนของระบบบำบัดน้ำทิ้ง สร้างโรงตากตะกอนที่ใช้ความร้อนจากแสงอาทิตย์

กระบวนการขนส่ง



- มีระบบบริหารจัดการเส้นทางเพื่อลดการเดินทางในเส้นทางที่ไม่จำเป็น
- เพิ่มจำนวนรถขนส่งขนาดใหญ่เพื่อลดจำนวนเที่ยวและประหยัดพลังงาน
- วางแผนการจัดเรียงบรรจุภัณฑ์ให้เต็มพื้นที่

ผลการดำเนินการปี 2563



ลด
การปล่อย
CO₂
1,265 ตัน



ลดการใช้
บรรจุภัณฑ์
ลังเหล็ก
2,300 ลัง/ปี



ลดใช้
บรรจุภัณฑ์
ที่ซ้ำใช้ไม่ได้
118 ตัน/ปี



ลด
การใช้น้ำ
135,945 ลบ.ม.



บริษัท ซีพี ออลล์ จำกัด (มหาชน)

ผู้ดำเนินธุรกิจร้านสะดวกซื้อภายใต้เครื่องหมายการค้า “7-Eleven” ดำเนินงานโดยยึดหลักเศรษฐกิจหมุนเวียนและคำนึงถึงการลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม โดยมีเป้าหมายสู่ความเป็นกลางทางคาร์บอนภายในปี 2573 ลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกสู่ที่เป็นศูนย์ภายในปี 2593 รวมทั้งเพิ่มประสิทธิภาพการใช้พลังงาน การจัดการบรรจุภัณฑ์ที่ยั่งยืน และการจัดการขยะอย่างยั่งยืนด้วยกลยุทธ์ “7 Go Green” ผ่านการจัดการร้าน การจัดการบรรจุภัณฑ์ การขนส่งและการกระจายสินค้า และการปลูกจิตสำนึกรักษ์สิ่งแวดล้อม โดยดำเนินการ ดังนี้



ใช้พลังงานทางเลือก ติดตั้งไฟ Smart LED และหลอดพลังงานแสงอาทิตย์ในร้านสะดวกซื้อและศูนย์กระจายสินค้า



ระบบขนส่งสีเขียว เพิ่มสัดส่วนรถ EV ขนส่งสินค้า ปรับขนาดรถบรรทุก 4 ล้อเป็นรถ 4 ล้อจับโป้ ใช้โปรแกรม Territory Planner (TP) คำนวณระยะทางและกำหนดเส้นทางการขนส่ง ซึ่งลดระยะทางได้ร้อยละ 5-20



บรรจุภัณฑ์ที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม ใช้แนวคิด 3R+1R คือ Reduce ลดใช้วัสดุที่ก่อให้เกิดขยะ Reuse นำวัสดุกลับมาใช้ซ้ำ Recycle นำวัสดุใช้แล้วมาแปรรูปและนำกลับมาใช้ใหม่ และ Renewable ใช้บรรจุภัณฑ์จากเยื่อไม้จากโครงการรณรงค์ปลูกต้นไม้ทดแทน



การจัดการขยะ นำขยะบรรจุภัณฑ์พลาสติกกลับมาใช้ผ่านแนวคิด “ลด ละ เลิก” อาทิ โครงการ ถ.ถุง ทนทาน จากฟิล์มพันพาเลท

ผลการดำเนินการ

การบริหารจัดการร้าน การขนส่ง และการกระจายสินค้า



การใช้
พลังงาน

- ลดใช้พลังงาน 46,870.03 เมกะวัตต์/ชั่วโมง
- ใช้พลังงานทดแทน 9,169.96 เมกะวัตต์/ชั่วโมง
- ลดการปล่อย GHG 23,116.38 tCO₂e

การจัดการบรรจุภัณฑ์



การใช้
บรรจุภัณฑ์
พลาสติก

- ลดการใช้พลาสติก 6,509.78 ตัน
- ลดพลาสติกชนิดใช้ครั้งเดียวทิ้ง 26,405.15 ตันต่อปี
- ลดขยะพลาสติกฝังกลบและหมุนเวียน นำกลับมาใช้ใหม่ 1,115.02 ตัน
- ลดการปล่อย GHG 356,193.06 tCO₂e



การรถไฟฯ เตรียมนำหัวรถจักรดีเซลไฟฟ้า “อุตราแมน” วิ่งให้บริการเดือนกันยายนี้นี้

(มติชนออนไลน์ และสำนักข่าวกรมประชาสัมพันธ์: 28 เม.ย. และ 17 พ.ค. 2565)

การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) จัดซื้อหัวรถจักรดีเซลไฟฟ้า (Diesel Electric Locomotive) “อุตราแมน” บรรทุกสินค้าได้ถึง 2,100 ตัน มีความเร็วสูงสุด 70 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ผลิตด้วยเทคโนโลยีจากผู้ผลิตรถจักรดีเซลชั้นนำของจีน จำนวน 50 คัน มูลค่ากว่า 6,525 ล้านบาท เพื่อทดแทนหัวรถจักรเดิมที่มีอายุการใช้งานที่ยาวนาน เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการขนส่งทางรางที่ตรงต่อเวลา รวดเร็วและปลอดภัยยิ่งขึ้น ตลอดจนยกระดับศักยภาพการขนส่งทางรางรองรับการขยายโครงข่ายรถไฟทางคู่ทั่วประเทศ โดยในปัจจุบัน รฟท. อยู่ระหว่างการทดสอบประสิทธิภาพของ “อุตราแมน” และคาดว่าจะนำมาให้บริการได้ในเดือน ก.ย. 2565



ไปรษณีย์ไทย นำร่องการขนส่งไปรษณีย์และพัสดุ ด้วยยานยนต์ไฟฟ้าพลังงานแบตเตอรี่ (Battery Electric Vehicle: BEV)

(มติชนออนไลน์: 7 มี.ค. 2565)

บจก. ไปรษณีย์ไทย ร่วมกับ บมจ. ปตท. น้ำมันและการค้าปลีก และ บจก. มิตซูบิชิ มอเตอร์ส นำร่องการใช้ BEV ขนส่งไปรษณีย์และพัสดุเพื่อลดปริมาณการปล่อย CO₂ และยกระดับการขนส่งที่ประหยัดพลังงานและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม ซึ่งจะช่วยลดต้นทุนและผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมในระยะยาว โดยการนำร่องดำเนินการใน 2 พื้นที่ คือ ที่ทำการไปรษณีย์หลักสี่ จ.กรุงเทพฯ และที่ทำการไปรษณีย์คลองหลวง จ.ปทุมธานี โดย ปตท. จะติดตั้งสถานีชาร์จ BEV ขณะที่ไปรษณีย์ไทยจะรวบรวมและวิเคราะห์ข้อมูลการใช้งาน และทั้ง 3 บริษัทจะร่วมกันจัดฝึกอบรมและลงพื้นที่เพื่อแลกเปลี่ยนความรู้ด้านเทคนิคร่วมกัน

การรถไฟฯ มุ่งสนับสนุนการปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่ง (Shift Mode) ในสินค้าเกษตร

(กรุงเทพธุรกิจ: 26 เม.ย. 2565)



รฟท. ได้ร่วมกับ บจก. แก้วเจริญ เทรน ทรานสปอร์ต นำร่องทดลองขนส่งทุเรียน มะพร้าวน้ำหอม และผลไม้อื่นๆ ด้วยตู้คอนเทนเนอร์ควบคุมอุณหภูมิไปยังจีนผ่านเส้นทางรถไฟจีน-ลาว โดยได้ขนส่งทุเรียนจำนวน 425 ตัน มูลค่ากว่า 75 ลบ. จำนวน 25 ตู้ จากแหล่งผลิตในพื้นที่ภาคตะวันออก (ระยอง จันทบุรี และตราด) โดยใช้เส้นทางมาบตาพุด-สถานีหนองคาย-สถานีท่านาแล้ง สปป. ลาว และเชื่อมต่อการขนส่งเส้นทางรถไฟจีน-ลาว ซึ่งลดระยะเวลาการขนส่งและปริมาณสินค้าเน่าเสีย ตลอดจนลดการสัมผัส และประหยัดต้นทุนการขนส่งได้อย่างมีประสิทธิภาพ ซึ่งถือเป็นการสนับสนุนการปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งจากระบบขนส่งทางถนนไปสู่ระบบราง

ข่าวต่างประเทศ



ยานยนต์บรรทุกสินค้าส่วนบุคคลด้วยกำลังไฟฟ้า (E-van) ลดต้นทุนการขนส่งมากถึงร้อยละ 25

(euronews.next: 31 มี.ค. 2565)

สหพันธ์ยุโรปเพื่อการขนส่งและสิ่งแวดล้อม (T&E) ทำการศึกษาการเปรียบเทียบต้นทุนการขนส่งระหว่าง E-van และยานยนต์บรรทุกสินค้าส่วนบุคคลด้วยน้ำมันดีเซลในกลุ่มประเทศยุโรป พบว่า E-van มีต้นทุนการขนส่งอยู่ที่ 0.15 ยูโรต่อกิโลเมตร ขณะที่ยานยนต์บรรทุกสินค้าส่วนบุคคลซึ่งขับเคลื่อนด้วยน้ำมันดีเซลมีต้นทุนการขนส่งอยู่ที่ 0.20 ยูโร/กม. ทำให้การใช้งาน E-van ในภาพรวมสามารถลดต้นทุนการขนส่งได้มากถึงร้อยละ 25 อย่างไรก็ตาม E-van มีราคาขายที่ค่อนข้างสูง และจำนวนสถานีชาร์จยานยนต์ไฟฟ้าที่ไม่เพียงพอต่อการใช้งาน ซึ่ง T&E เสนอให้คณะกรรมการการยุโรป สนับสนุนการเร่งรัดการใช้ E-van เพื่อไปสู่เป้าหมายการปล่อยมลพิษเป็นศูนย์ที่ยั่งยืนต่อไป



FedEx มุ่งให้บริการจัดส่งไปรษณีย์และพัสดุภัณฑ์ด้วยยานยนต์ไฟฟ้า (EV) สูเป้าหมาย Net-Zero

(SPRING: 11 พ.ค. 2565)

FedEx ร่วมกับบริษัท General Motors ผู้ผลิตรถยนต์รายใหญ่และบริษัทสาธารณูปโภคในสหรัฐอเมริกา ดำเนินการพัฒนาและสนับสนุนยานยนต์ไฟฟ้าที่เอื้อต่อการบำรุงรักษาและมีอายุการใช้งานที่ยาวนานกว่ายานยนต์ที่ใช้ใช้น้ำมันเชื้อเพลิง รวมทั้งพัฒนาสถานีชาร์จ EV โครงสร้างพื้นฐานสำคัญ และทุนยนต์ส่งของอัตโนมัติที่ประหยัดพลังงานและลดระยะเวลาในการจัดส่งไปรษณีย์และพัสดุภัณฑ์ เพื่อยกระดับการขนส่งที่มีประสิทธิภาพ รวดเร็ว และประหยัดพลังงาน ตลอดจนลดต้นทุนการขนส่งอย่างมีประสิทธิภาพสู่การใช้พลังงานสะอาดอย่างเต็มรูปแบบในปี 2040

MAERSK มุ่งสู่ความเป็นกลางทางคาร์บอนด้านการขนส่งทางทะเล

(euronews.next: 26 ส.ค. 2564)



MAERSK สายการเดินเรือสัญชาติเดนมาร์กซึ่งเป็นสายการเดินเรือที่บรรทุกตู้คอนเทนเนอร์รายใหญ่ที่สุดในโลก จัดซื้อเรือบรรทุกสินค้าขนาดใหญ่ สามารถบรรทุกตู้คอนเทนเนอร์ได้มากถึง 16,000 TEUs ต่อเที่ยวเรือ และใช้เอมีทานอล (E-methanol) ซึ่งเป็นเชื้อเพลิงคาร์บอนต่ำในการเดินเรือ จากบริษัท Hyundai Heavy Industries บริษัทต่อเรือสัญชาติเกาหลีใต้ จำนวน 8 ลำ มูลค่ารวมกว่า 7 พันล้านเหรียญสหรัฐ โดยเรือทั้ง 8 ลำ สามารถลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ได้มากถึง 1 ล้านตัน/ปี สอดรับกับเป้าหมายในการมุ่งสู่ความเป็นกลางทางคาร์บอนภายใต้ความร่วมมือระหว่าง MAERSK และผู้ใช้บริการ อาทิ บริษัท Amazon, Disney, H&M Group, HP Inc. และ Microsoft

การศึกษาแนวทางการพัฒนาระบบโลจิสติกส์
เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการค้าชายแดนและการค้าผ่านแดนของประเทศไทย

ในปีงบประมาณ 2565 กลจ. ร่วมกับมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ โดยสำนักงานศูนย์วิจัย และให้คำปรึกษาแห่งมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ และบริษัท อินทีเกรเทด เอนจิเนียริ่ง คอนซัลแตนท์ จำกัด จัดทำโครงการศึกษาแนวทางการพัฒนาระบบโลจิสติกส์เพื่อเพิ่ม ประสิทธิภาพการค้าชายแดนและการค้าผ่านแดนของประเทศไทย เพื่อสำรวจข้อมูล ข้อเท็จจริง ปัญหาอุปสรรค และข้อจำกัดในการขนส่งสินค้าและการบริหารจัดการโลจิสติกส์ บริเวณพื้นที่ชายแดนที่สำคัญของประเทศไทย และวิเคราะห์ปัจจัย แนวโน้ม และบริบท การเปลี่ยนแปลงที่จะมีผลต่อประสิทธิภาพการค้าชายแดน โดยมีเป้าหมายในการจัดทำ แนวทางการพัฒนาระบบโลจิสติกส์และสิ่งอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้า เพื่อสนับสนุนการเพิ่มประสิทธิภาพการค้าชายแดนและการค้าผ่านแดนของประเทศไทย ในภาพรวมและเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศไทยในระยะต่อไป มีระยะเวลา ดำเนินโครงการ 15 เดือน และคาดว่าจะแล้วเสร็จในเดือนพฤษภาคม 2566



โครงการจัดทำแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนา
ระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย (พ.ศ. 2566-2570)

กลจ. ร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องอยู่ระหว่างจัดทำแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบ โลจิสติกส์ของประเทศไทย พ.ศ. 2566-2570 เพื่อให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องใช้เป็นกรอบ แนวทางดำเนินการพัฒนาระบบระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยอย่างต่อเนื่อง กับแผนพัฒนาระบบโลจิสติกส์ที่ผ่านมา เพื่อให้สามารถนำไปสู่การปฏิบัติได้อย่างเป็น รูปธรรม มีประสิทธิภาพ สนับสนุนการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศไทย โดยได้มีการลงพื้นที่เพื่อรับฟังความคิดเห็นและรวบรวมข้อมูลการดำเนินงานด้านโลจิสติกส์ ในพื้นที่ยุทธศาสตร์สำคัญในภูมิภาคต่าง ๆ เพื่อเป็นข้อมูลในการจัดทำแผนปฏิบัติการฯ และในการประชุมคณะทำงานจัดทำแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของ ประเทศไทย (พ.ศ. 2566-2570) ครั้งที่ 1/2565 และ 2/2565 ได้เห็นชอบกรอบ แนวทางการพัฒนา และ (ร่าง) แผนปฏิบัติการฯ แล้ว ซึ่ง กลจ. ในฐานะฝ่ายเลขานุการ จะดำเนินการปรับปรุง (ร่าง) แผนปฏิบัติการฯ ให้สมบูรณ์ต่อไป ทั้งนี้ คาดว่าจะแล้วเสร็จ และประกาศใช้ได้ในปี 2565



สถิติด้านโลจิสติกส์ไทย

	Q1/64	Q2/64	Q3/64	Q4/64	Q1/65	Trend
มูลค่าการค้าระหว่างประเทศ	3,804,144	4,164,678	4,412,753	4,709,609	4,868,098	
ดัชนีผลผลิตอุตสาหกรรม	103.70	96.52	90.46	100.17	105.16	
ดัชนีการส่งออก	100.22	97.75	92.26	101.98	103.60	
ดัชนีสินค้าสำเร็จรูปคงคลัง	136.14	135.87	142.47	144.00	139.36	
ดัชนีอัตราส่วนสินค้าคงคลัง	143.17	152.70	164.88	148.88	138.15	
Baltic Dry index	1,739	2,793	3,702	3,498	2,041	
Gasohol 95	23.04	25.08	26.77	28.43	32.76	
Diesel	25.97	27.57	29.26	29.99	29.99	
NGV	13.36	13.79	15.03	15.62	15.59	



เกร็ดความรู้ด้านโลจิสติกส์

รู้หรือไม่...



รถยนต์ไฟฟ้าคันแรก

รถยนต์ไฟฟ้า Flocken Elektrowagen ถูกใช้ครั้งแรก ณ กรุงลอนดอน ประเทศอังกฤษ และเมืองนิวยอร์ก ประเทศสหรัฐอเมริกา ในปี ค.ศ. 1897 สร้างขึ้นโดย Andreas Flocken นักประดิษฐ์ชาวเยอรมัน ใช้เป็น "แท็กซี่" แทนรถม้าแบบเดิมที่มีมลภาวะจากมูลม้าค่อนข้างสูง

บริการขนส่งเด็กทางไปรษณีย์

ปี ค.ศ.1913 สหรัฐอเมริกาได้เปิดให้บริการขนส่งพัสดุที่มีขนาดใหญ่ รวมถึงเด็กผ่านทางไปรษณีย์ครั้งแรก โดยพัสดุจะต้องมีน้ำหนักไม่เกิน 5 กิโลกรัม และต้องติดแสตมป์ทุกชิ้น ซึ่งเด็กคนแรกที่ถูกขนส่งผ่านทางไปรษณีย์คือ เจมส์ ปีเกล ทารกวัย 8 เดือน โดยขนส่งจากรัฐโอไฮโอไปยังเมืองบาตาเวีย ด้วยค่าขนส่งเพียง 15 เซนต์



Mushroom Packaging



บรรจุภัณฑ์แบบยั่งยืนประสิทธิภาพสูง ปลูกจากรากของเห็ดที่เรียกว่าไมซีเลียม พัฒนาขึ้นโดย Ecovative บริษัทสตาร์ทอัพด้านเทคโนโลยีชีวภาพ เป็นการสร้างแม่พิมพ์แบบกำหนดเองและการปลูกบรรจุภัณฑ์ตามรูปทรงสินค้า โดยใช้เวลาประมาณ 7 วัน มีประสิทธิภาพกว่าบรรจุภัณฑ์พลาสติก อาทิ มีอายุการเก็บรักษาที่ดี (ถึง 30 ปีเมื่อเก็บไว้ในที่แห้ง) มีคุณสมบัติทนไฟและกันน้ำ อุดมด้วยสารอาหารและย่อยสลายได้ทางชีวภาพ

คลังสินค้าที่มีขนาดใหญ่ที่สุดในโลก

Gigafactory 1 คลังสินค้าของ Tesla บริษัทรถยนต์ไฟฟ้าชั้นนำของโลก อยู่ที่รัฐเนวาดา สหรัฐอเมริกา โดย Gigafactory 1 ให้บริการตั้งแต่การผลิตแบตเตอรี่และมอเตอร์ ตลอดจนใช้เป็นคลังสินค้า โดยปัจจุบันอาคารนี้มีพื้นที่ใช้สอยประมาณ 492,386 ตร.ม. หรือเท่ากับสนามฟุตบอลขนาดมาตรฐาน 100 สนามรวมกัน



อันดับดัชนีผลการดำเนินงานด้านสิ่งแวดล้อม (The Environmental Performance Index) ในทวีปเอเชีย ประจำปี 2022

ที่มา: Yale Center for Environmental Law & Policy และ The Center for International Earth Science Information Network (CIESIN)

1



ญี่ปุ่น
57.20

2



สิงคโปร์
50.90

3



เกาหลีใต้
46.90

4



บรูไน
45.70

5



ไต้หวัน
45.30

6



ไทย
38.10



อ้างอิง

ส่วนที่ 1 โลจิสติกส์สีเขียว Green Logistics

- สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ. (2564). รายงานสรุปผลการดำเนินการตามยุทธศาสตร์ชาติ ประจำปี 2564. http://nscr.nesdc.go.th/wp-content/uploads/2022/03/NS-Book_220363.pdfhttp://nscr.nesdc.go.th/wp-content/uploads/2022/03/NS-Book_220363.pdf
- Chua J.M. (2020, Nov 19). *H&M's Green Machine: A recycling solution?* Vogue Business. <https://www.voguebusiness.com/sustainability/handms-green-machine-a-recycling-solution>
- Deutsche Post DHL Group. (2020, October). *Sustainability: Rolling emissions-free through Rotterdam*. DHL. <https://www.dhl.com/global-en/delivered/sustainability/carbon-neutral-delivery.html>
- Duddy, S. (2022, January 20). *DHL launches Green Carrier Certification*. HSS Handling & Solutions. <https://www.hsssearch.co.uk/DHL-launches-Green-Carrier-Certification>
- IPCC Working Group II. (2022). *Climate Change 2022 Impacts, Adaptation and Vulnerability: Working Group III Contribution to the IPCC Sixth Assessment Report*. https://www.ipcc.ch/report/ar6/wg2/downloads/report/IPCC_AR6_WGII_FinalDraft_FullReport.pdf
- Nike Flyleather. (2018, Sep 14). NIKENEWS. <https://news.nike.com/news/what-is-nike-flyleather>
- Rachman, B. (2017, Sep 25). *Sustainability is at the heart of Starbucks coffee sourcing*. Starbucks Stories & News. <https://stories.starbucks.com/stories/2017/sustainability-is-at-the-heart-of-starbucks-coffee-sourcing/>
- Rodrigue, J.-P. (2020). *The Geography of Transport Systems* (5th ed.). Routledge. <https://doi.org/10.4324/9780429346323>
- The world's first wireless electric road charging an e-bus and an e-truck. (n.d.). Smart Road Gotland Power by Electreon*. <https://www.smartroadgotland.com/>
- Wyrzykowski, K. (n.d.). *Mushrooms-based Packaging? That's IKEA's Concept of Sustainable Supply Chain*. Packhelp Plus. <https://packhelp.com/case-study/ikea-global-supply-chain-case-study/>

ส่วนที่ 2 โลจิสติกส์สีเขียวของผู้ประกอบการในประเทศไทย

- บริษัท ซีพี ออลล์ จำกัด (มหาชน). (2564). รายงานการพัฒนาอย่างยั่งยืน 2564. <https://www.cpall.co.th/wp-content/uploads/2022/03/CP-ALL-SD-2021-TH.pdf>
- บริษัท ซีพี ออลล์ จำกัด (มหาชน). (2564). รายงานประจำปี 2564. https://www.cpall.co.th/wp-content/uploads/2022/04/CPALL-OR2021-TH_Hires.pdf
- บริษัท โตโยต้า มอเตอร์ ประเทศไทย จำกัด. (2563). รายงานสิ่งแวดล้อม 2563. https://www.toyota.co.th/csr/report/pdf/Environmental_Report_2020.pdf
- บริษัท โตโยต้า มอเตอร์ ประเทศไทย จำกัด. (2565). โตโยต้า เมืองสีเขียวเพื่อธรรมชาติ เพื่อทุกชีวิต. <https://www.toyota.co.th/envi/>

ส่วนที่ 3 ข่าวสารโลจิสติกส์

- การรถไฟฯ ทดสอบเดินรถ “อุลตร้าแมน” หัวรถจักรดีเซลไฟฟ้ารุ่นใหม่ ก่อนเปิดขนส่งสินค้า-เชิงพาณิชย์. (2565, 28 เมษายน). มติชนออนไลน์. https://www.matichon.co.th/economy/news_3313761
- การรถไฟฯ เปิดขบวนพิเศษมาตาบุตร - ท่ามาแล้ง หนุนส่งออกทุเรียนไปจีน. (2565, 26 เมษายน). กรุงเทพธุรกิจ. <https://www.bangkokbiznews.com/business/1001069>
- ธนพิชฌน์ แก้วกา. (2565, 17 พฤษภาคม). การรถไฟแห่งประเทศไทย พร้อมเตรียมนำหัวรถจักรดีเซลไฟฟ้า วิ่งให้บริการสายใต้ ช่วงเดือนกันยายน. สำนักข่าว กรมประชาสัมพันธ์. <https://thainews.prd.go.th/th/news/detail/TCATG220517210127332>
- ไประณีย์ไทยศึกษา นำรถไฟฟ้าส่งพัสดุ นำร่องพื้นที่หลักสี่ และคลองหลวง. (2565, 7 มีนาคม). มติชนออนไลน์. <https://mgronline.com/cyberbiz/detail/9650000022631>
- Fedex และ GM ร่วมทำลายสถิติโลก รถขนส่งไฟฟ้าเพื่อสิ่งแวดล้อม วางแผน Net Zero. SPRING. (2565, 11 พฤษภาคม). <https://www.springnews.co.th/spring-life/824335>
- Tom Bateman & Reuters. (2022, 31 March). *Rising fuel prices? Buy an electric van and save 25% on running costs, environmental group says*. eurosnews.next. <https://www.euronews.com/next/2022/03/31/rising-fuel-prices-buy-an-electric-van-and-save-25-on-running-costs-environmental-group-sa>
- Vans: what they are and why they are so. (2021, 31 August). acea. <https://www.acea.auto/fact/vans-what-they-are-and-why-they-are-so-important/>
- Wale Azeez. (2521, 26 August). *Maersk brings carbon neutral shipping era closer with €5.95 billion order for greener ships*. eurosnews.next. <https://www.euronews.com/next/2021/08/26/maersk-brings-carbon-neutral-shipping-era-closer-with-5-95-billion-order-for-greener-ships>

อ้างอิง

ส่วนที่ 4 สถิติด้านโลจิสติกส์ไทย

ธนาคารแห่งประเทศไทย. (2565). ราคาสินค้าอุตสาหกรรมที่สำคัญ.
https://www.bot.or.th/App/BTWS_STAT/statistics/BOTWEBS_TAT.aspx?reportID=90&language=TH

สำนักงานปลัดกระทรวงพาณิชย์. (2565). มูลค่าการค้าระหว่างประเทศ.
การค้าไทย. <http://tradereport.moc.go.th/TradeThai.aspx>

สำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม (สศอ.). (2565). ดัชนีอุตสาหกรรม.
<http://www.oie.go.th/view/1/หน้าแรก/TH-TH/>

Baltic Dry Index (BDI). (2022, July 01). <https://www.investing.com/indices/baltic-dry-historical-data>

ส่วนที่ 5 เกร็ดความรู้

ณรงค์กร มโนจันทร์เพ็ญ. (2565, 14 มิถุนายน). EPI 2022: ดัชนี
ผลการดำเนินงานด้านสิ่งแวดล้อมไทย อยู่อันดับเท่าไรในเวทีโลก.
<https://thestandard.co/thai-environment-epi-2022/>

รถยนต์ไฟฟ้าคันแรกอย่างแท้จริง. (2565, 14 มิถุนายน). Autospinn.
<https://www.autospinn.com/2022/04/electric-car-89368>.

Goran Blazeski. (2018, Feb 27). *Until 1915, U.S. parents could legally “mail” their children through the Postal Service.*
The Vintage News. <https://www.thevintagenews.com/2018/02/27/mailling-children/?chrome=1>.

Top 20 Largest Warehouses In The World. (2022, 18 August).
avanta. <https://www.avantauk.com/top-14-largest-warehouses-in-the-world/>.



กองยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ สคช.

962 ถนนกรุงเกษม แขวงวัดโสมนัส เขตป้อมปราบศัตรูพ่าย กรุงเทพฯ 10100

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

โทรศัพท์: 02-280-4085 ต่อ 5712, 5716