

จดหมายข่าว

NEWSLETTER

กองยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์



การพัฒนา ระบบโลจิสติกส์

กับการพลิกโฉมประเทศไทย
ภายใต้แผนพัฒนาเศรษฐกิจ
และสังคมแห่งชาติ ฉบับที่

13

การพัฒนาระบบโลจิสติกส์
กับการพลิกโฉมประเทศไทยภายใต้แผนพัฒนา
เศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 13

สงครามรัสเซีย-ยูเครน
ผลกระทบต่อห่วงโซ่อุปทานโลกและระบบโลจิสติกส์ของไทย

อันดับความสามารถในการแข่งขัน
ของประเทศ (IMD) ประจำปี 2565

ปีที่ 5 ฉบับที่ 2 ประจำเดือนตุลาคม – ธันวาคม 2565

บทบรรณาธิการ

แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 13 ซึ่งจะใช้ขับเคลื่อนการพัฒนาประเทศระหว่าง พ.ศ. 2566-2570 มีเป้าหมายการพัฒนาในด้านต่าง ๆ เพื่อพลิกโฉมประเทศไทยสู่ “สังคมก้าวหน้า เศรษฐกิจสร้างมูลค่าอย่างยั่งยืน” ซึ่งการพัฒนาด้านโลจิสติกส์เป็นหนึ่งในปัจจัยสำคัญในการขับเคลื่อนประเทศและได้รับการบรรจุไว้ในหมวดหมายที่ 5 ไทยเป็นประตูการค้าการลงทุนและยุทธศาสตร์ทางโลจิสติกส์ที่สำคัญของภูมิภาค

ดังนั้น กองยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ (กลจ.) ได้จัดทำจดหมายข่าว กลจ. ฉบับนี้ เพื่อนำเสนอบทบาทการพัฒนา ระบบโลจิสติกส์กับการพลิกโฉมประเทศไทยภายใต้แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 13 รวมถึงมีบทความพิเศษ เพื่อนำเสนอผลกระทบต่อห่วงโซ่อุปทานโลกและระบบโลจิสติกส์ของไทยจากสถานการณ์สงครามความขัดแย้งระหว่างรัสเซียและยูเครนที่เริ่มต้นประมาณปลายเดือนกุมภาพันธ์ 2565 นอกจากนี้ ยังมีข่าวสารโลจิสติกส์ ข่าวสารบ้าน กลจ. สถิติด้านโลจิสติกส์ไทย รวมถึงเกร็ดความรู้ด้านโลจิสติกส์ ที่น่าสนใจมาฝากด้วย ทั้งนี้ คณะผู้เขียนหวังเป็นอย่างยิ่งว่าจดหมายข่าว กลจ. จะเป็นประโยชน์ ต่อผู้อ่านและพร้อมรับฟังข้อคิดเห็นเพื่อใช้ประกอบการปรับปรุงจดหมายข่าวให้ดียิ่งขึ้นต่อไป

จดหมายข่าว

กองยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ ปีที่ 5 ฉบับที่ 2

ประจำเดือนตุลาคม – ธันวาคม 2565

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

CONTENTS

สารบัญ

การพัฒนาระบบโลจิสติกส์
กับการพลิกโฉมประเทศไทยภายใต้
แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคม
แห่งชาติ ฉบับที่ 13



สงครามรัสเซีย-ยูเครน
ผลกระทบต่อห่วงโซ่อุปทานโลก
และระบบโลจิสติกส์ของไทย



ข่าวสารโลจิสติกส์



ข่าวสารบ้าน กลว.
สถิติด้านโลจิสติกส์ไทย



อันดับความสามารถในการแข่งขัน
ของประเทศ (IMD)
ประจำปี 2565





การพัฒนาระบบโลจิสติกส์

กับการพลิกโฉมประเทศไทยภายใต้แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 13

การพัฒนาระบบโลจิสติกส์:

การเป็นปัจจัยสนับสนุนการพลิกโฉมประเทศภายใต้บริบทการพัฒนา 4 มิติ

การพัฒนาประเทศไทยภายใต้แผนการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 13 (พ.ศ.2566-2570) มีวัตถุประสงค์เพื่อ “พลิกโฉมประเทศไทยสู่ “สังคมก้าวหน้า เศรษฐกิจสร้างมูลค่าอย่างยั่งยืน” มีเป้าหมายหลักของการพัฒนา 5 ประการ คือ การปรับโครงสร้างการผลิตสู่เศรษฐกิจฐานนวัตกรรม การพัฒนาคนสำหรับโลกยุคใหม่ การมุ่งสู่สังคมแห่งโอกาสและความยั่งยืน และการเปลี่ยนผ่านการผลิตและบริโภคไปสู่ความยั่งยืน การสร้างเสริมความสามารถของประเทศในการรับมือกับการเปลี่ยนแปลง และความเสี่ยงภายใต้บริบทโลกใหม่ โดยมีแนวทางพัฒนาเพื่อสร้างความต่อเนื่องของการพัฒนาประเทศในระยะที่ผ่านมา ประกอบกับแนวความคิด “ล้มแล้วลุกไว” (Resilience) พร้อมรับมือ (Cope) ให้ประเทศสามารถฟื้นคืนกลับสู่สภาวะปกติได้อย่างรวดเร็ว ปรับตัว (Adapt) และสร้างการเปลี่ยนแปลงเพื่อพร้อมเติบโตอย่างยั่งยืน (Transform) รวมทั้งเป้าหมายการพัฒนาอย่างยั่งยืนของสหประชาชาติ (Sustainable Development Goals: SDGs) ที่กำหนดทิศทางการพัฒนาบนพื้นฐานของแนวคิด “ไม่ทิ้งใครไว้ข้างหลัง” และการพัฒนาเศรษฐกิจชีวภาพ เศรษฐกิจหมุนเวียน เศรษฐกิจสีเขียว (Bio-Circular-Green Economy) ที่ให้ความสำคัญกับการประยุกต์ใช้องค์ความรู้ทางวิทยาศาสตร์ เทคโนโลยีสมัยใหม่ และความคิดสร้างสรรค์ เพื่อสร้างมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจ ควบคู่กับการรักษาความสมดุลระหว่างการอนุรักษ์และการใช้ประโยชน์จากฐานทรัพยากรธรรมชาติและความหลากหลายทางชีวภาพ เพื่อลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม

โดยการพลิกโฉมประเทศตามเป้าหมายของแผนพัฒนาฉบับที่ 13 จำเป็นต้องพัฒนาเศรษฐกิจโดยเร่งปรับโครงสร้าง

เศรษฐกิจภาคการผลิตสู่การขับเคลื่อนเศรษฐกิจด้วยนวัตกรรม และการพัฒนาอย่างยั่งยืน ซึ่งกิจกรรมโลจิสติกส์เป็นกิจกรรมหนึ่งในโครงสร้างเศรษฐกิจที่มีผลต่อทั้งภาคเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม เนื่องจากเป็นกิจกรรมที่ครอบคลุมตั้งแต่กระบวนการผลิต การขนส่ง การกระจายสินค้าและบริการ ดังนั้น การพัฒนาระบบโลจิสติกส์จึงมีความเกี่ยวข้องในบริบทของการเป็นปัจจัยสนับสนุนให้กับหมวดหมายต่าง ๆ ภายใต้แผนพัฒนา ฉบับที่ 13 ให้สามารถบรรลุเป้าหมายของแผนพัฒนาฯ ตามที่กำหนดไว้ โดยสามารถสรุปได้ 4 มิติดังนี้

1

มิติด้านเศรษฐกิจ



การปรับโครงสร้างการผลิตสู่เศรษฐกิจฐานนวัตกรรม

จำเป็นต้องอาศัยการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งและระบบโลจิสติกส์ให้มีประสิทธิภาพและทันสมัย เพื่อให้ผู้ประกอบการใช้ในการจัดการการเคลื่อนที่ทางกายภาพ (Physical Flow) ของสินค้าและบริการอย่างมีประสิทธิภาพ สะดวก



รวดเร็ว นำไปสู่การลดต้นทุนตลอดโซ่อุปทานและสร้างมูลค่าเพิ่มของสินค้าให้สูงขึ้น เพื่อขับเคลื่อนประเทศให้เป็นศูนย์กลางการผลิตและบริการ โดยเฉพาะการพัฒนาสินค้าเกษตรและเกษตรแปรรูปมูลค่าสูง ที่ต้องการการจัดการผลผลิตเพื่อลดการสูญเสียที่เกิดขึ้นทั้งกระบวนการ อาทิ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกในการรวบรวมและการขนส่งสินค้า

เพื่อเชื่อมโยงผลผลิตตลอดห่วงโซ่อุปทาน การจัดการโซ่ความเย็นแบบครบวงจร (Cold Chain Solutions) การเกษตรแม่นยำสูง (Precision Agriculture) ที่นำเทคโนโลยีมาช่วยวิเคราะห์และ



ประมวลผลข้อมูล เพื่อให้เกษตรกรสามารถวางแผนการบริหารจัดการการสูญเสียในกระบวนการผลิตได้อย่างแม่นยำ นอกจากนี้การทำให้ไทยเป็นจุดหมายการท่องเที่ยวที่เน้นคุณภาพและความยั่งยืน และการเป็นศูนย์กลางทางการแพทย์และสุขภาพมูลค่าสูง จำเป็นต้องมีการดำเนินการด้านโลจิสติกส์ที่มุ่งเน้นการอำนวยความสะดวกให้แก่นักท่องเที่ยว การรักษาคุณภาพและประสิทธิภาพของสินค้าและบริการให้สามารถตอบสนองต่อความต้องการได้ทันทั่วทั้ง อาทิจ การพัฒนาและยกระดับการให้บริการขนส่งและโลจิสติกส์สำหรับสินค้าที่มีลักษณะเฉพาะ เช่น ยาและเวชภัณฑ์ สินค้าอันตราย เป็นต้น การพัฒนาระบบตรวจสอบย้อนกลับ (traceability system) ซึ่งเป็นเครื่องมือติดตามแหล่งที่มาของวัตถุดิบและแหล่งผลิตภายในโซ่อุปทานเพื่อสร้างความน่าเชื่อถือด้านคุณภาพและความปลอดภัยให้แก่สินค้าและบริการ

อย่างไรก็ดี การพัฒนาระบบโลจิสติกส์จะต้องพัฒนาควบคู่ไปกับการประยุกต์ใช้เทคโนโลยีนวัตกรรมสมัยใหม่ เพื่อรองรับการพัฒนาระบบการโลจิสติกส์อัจฉริยะ ซึ่งจะเป็ปัจจัยดึงดูดการลงทุนสำหรับอุตสาหกรรมเดิมที่มีศักยภาพ (First S-curve) และอุตสาหกรรมอนาคต (New S-curve) ในพื้นที่เศรษฐกิจที่สำคัญ ที่จำเป็นต้องพึ่งพาการไหลของข้อมูล (Information Flow) ในโซ่อุปทานที่มีความคล่องตัว เพื่อใช้คาดการณ์หรือวางแผนการพัฒนาอุตสาหกรรมให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น โดยเฉพาะในอุตสาหกรรมยานยนต์ไฟฟ้าและยานยนต์อัตโนมัติ อุตสาหกรรมอิเล็กทรอนิกส์อัจฉริยะและอุตสาหกรรมดิจิทัล



2 มิติด้านสังคมและทรัพยากรมนุษย์



การมุ่งสู่สังคมแห่งโอกาสและความเป็นธรรม

การพัฒนาระบบโลจิสติกส์เป็นปัจจัยที่ช่วยสร้างโอกาสการดำเนินธุรกิจให้แก่ผู้ประกอบการ โดยเฉพาะกลุ่มวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม (SME) ด้วยการพัฒนาระบบนิเวศ (Ecosystem) ให้มีความเหมาะสมต่อพัฒนาธุรกิจ ที่ผู้ประกอบการสามารถเข้าถึงและใช้ประโยชน์จากโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกด้านโลจิสติกส์ อาทิ แพลตฟอร์มการค้าดิจิทัลระหว่างประเทศเพื่อให้เข้าถึงช่องทางการตลาดที่หลากหลาย และสามารถให้บริการแบบครบวงจร (End-to-End Solution) ตลอดจนให้ความช่วยเหลือด้านวิชาการและเงินทุนในการนำเทคโนโลยีและนวัตกรรมมาประยุกต์ใช้ในกระบวนการผลิตและการจัดการโลจิสติกส์ ส่งเสริมการสร้างเครือข่ายธุรกิจให้ SME เป็นส่วนหนึ่งของโซ่อุปทานทั้งในระดับประเทศและระดับโลก นอกจากนี้ ส่งเสริมการดำเนินธุรกิจด้วยโมเดลธุรกิจแบบเศรษฐกิจแบ่งปัน (Sharing Economy) โดยพัฒนาผู้ให้บริการโลจิสติกส์ในลักษณะของตัวแทน (Outsource) อาทิ 3PL¹ 4PL² หรือ 5PL³ ซึ่งการดำเนินการในลักษณะของ



การแบ่งปันทรัพยากร ช่วยให้ SME ประหยัดต้นทุนที่จะเกิดขึ้นภายในกิจกรรมต่าง ๆ โดยไม่จำเป็นต้องดำเนินการหรือลงทุนด้วยตนเอง สำหรับการพัฒนาพื้นที่และเมืองอัจฉริยะที่น่าอยู่ปลอดภัย เติบโตได้อย่างยั่งยืน จำเป็นจะต้องมีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและการจัดการการขนส่งที่ครอบคลุมและทันสมัย เพื่อช่วยอำนวยความสะดวกด้านการค้าและการขนส่งให้เกิดการกระจายสินค้าในเขตเมืองอย่างเป็นระบบ อาทิ ระบบขนส่งอัจฉริยะ (Intelligent Transport System: ITS) คลังสินค้าในเขตเมือง (Urban warehouses) เพื่อให้เข้าถึงและตอบสนองต่อความต้องการของผู้บริโภค เพียงพอต่อการอุปโภคบริโภคในทุกสถานการณ์ และช่วยสนับสนุนการพัฒนาเศรษฐกิจของเมืองให้เกิดความยั่งยืน สร้างความมั่นคงเชิงพื้นที่ และนำไปสู่การลดความเหลื่อมล้ำให้แก่ประชาชน

¹ 3PL ผู้ให้บริการที่รับช่วงดำเนินการโลจิสติกส์ทั้งหมดหรือบางส่วน อาทิ การรับจ้างขนส่ง บริการคลังสินค้า การบริหารจัดการ

² 4PL ผู้ให้บริการที่พัฒนามาจาก 3PL ที่นำเทคโนโลยีมาใช้เพื่อให้บริการโลจิสติกส์ครบวงจรครอบคลุมทั้งโซ่อุปทาน โดยไม่ได้เป็นเจ้าของสินทรัพย์ (Non-Asset Based Providers)

³ 5PL ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ที่พัฒนาสู่การให้บริการในรูปแบบ E-Commerce มุ่งเน้นการใช้ประโยชน์จากเทคโนโลยีและข้อมูลขนาดใหญ่เพื่อสร้างประสิทธิภาพการให้บริการทั้งโซ่อุปทานและเครือข่ายโซ่อุปทาน โดยรวบรวมความต้องการของ 3PL และ 4PL เพื่อการกระจายตัวจากผู้บริกรรายอื่น โดยบริการนอกจากจะครอบคลุมกิจกรรมโลจิสติกส์ทั้งหมด ยังรวมถึงการชำระเงินออนไลน์

3 มิติด้านทรัพยากร ธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม



การเปลี่ยนผ่านการผลิตและบริโภคสู่ความยั่งยืน

กิจกรรมด้านโลจิสติกส์เป็นหนึ่งในกิจกรรมที่ใช้พลังงานและปล่อยก๊าซเรือนกระจกสูง โดยเฉพาะในกิจกรรมการขนส่ง จึงจำเป็นต้องพัฒนาการดำเนินธุรกิจโลจิสติกส์ที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม (Green Logistics) ด้วยการประยุกต์ใช้การบริหารจัดการด้วยเทคโนโลยีสมัยใหม่ การสนับสนุนการขับเคลื่อนเศรษฐกิจหมุนเวียนและสังคมคาร์บอนต่ำ อาทิ การใช้เชื้อเพลิงชีวภาพ และก๊าซธรรมชาติในโซ่การผลิต ซึ่งมีความสำคัญต่อการช่วยลดปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจกและสร้างความยั่งยืนของทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม โดยการสนับสนุนมาตรการทางการเงินหรือภาษีเพื่อส่งเสริมให้ผู้ประกอบการปรับเปลี่ยนมาใช้พลังงานทางเลือก การจัดการของเสีย (Waste Management) และการเชื่อมโยงโซ่อุปทานตั้งแต่การผลิตต้นน้ำไปจนถึงการบริโภคปลายน้ำ



เพื่อให้ตอบโจทย์ตลาดแรงงานทั้งในประเทศและต่างประเทศ และเป็นแรงงานคุณภาพที่จะเป็นแรงผลักดันให้เศรษฐกิจของประเทศไทยเติบโตอย่างมั่นคง ขณะที่การพัฒนาภาครัฐของไทยให้ทันสมัย มีประสิทธิภาพ และตอบโจทย์ด้วยการพัฒนาระบบการทำงานของภาครัฐให้เป็นดิจิทัล เพื่อให้ภาครัฐมีระบบที่สามารถให้บริการประชาชนได้อย่างมีประสิทธิภาพมากขึ้น มีความคล่องตัวทั้งในด้านการไหลของข้อมูล (Information Flow) และกระแสเงินสด (Cash Flow) สามารถให้บริการได้อย่างครบวงจร ช่วยประหยัดต้นทุนและเวลาในการดำเนินธุรกิจ เพิ่มความน่าเชื่อถือทางการค้า และการลงทุน และเพิ่มขีดความสามารถทางการแข่งขันให้ประเทศสามารถพลิกโฉมไปสู่การเป็นชาติการค้า (Trade Nation) อาทิ การพัฒนาระบบ National Single Window ให้เป็นระบบกลางในการนำเข้า-ส่งออกสินค้าของประเทศ การปรับลดขั้นตอนกระบวนการนำเข้า-ส่งออกของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ตลอดจนการพัฒนาแบบฟอร์มกลางที่ใช้ในการขอใบอนุญาตและใบรับรองอิเล็กทรอนิกส์ (Single e-Form) รวมทั้งการเชื่อมโยงข้อมูลใบอนุญาตและใบรับรองผ่านระบบ NSW ให้ครบถ้วนทุกกระบวนการ และสามารถรองรับการเชื่อมโยงข้อมูลกับระบบที่เกี่ยวข้อง อาทิ แพลตฟอร์มการค้าดิจิทัล และ Port Community System (PCS)

4 มิติด้านการบริหาร จัดการภาครัฐ



การเสริมสร้างความสามารถของประเทศในการรับมือกับการเปลี่ยนแปลงและความเสี่ยงภายใต้บริบทโลกใหม่ ปัจจัยหลักด้านการพลิกโฉมประเทศ สำหรับการพัฒนากำลังคนให้มีความรู้สูง มุ่งเรียนรู้อย่างต่อเนื่อง ตอบโจทย์การพัฒนาแห่งอนาคต จำเป็นต้องพัฒนาบุคลากรด้านโลจิสติกส์ โดยสนับสนุนการดำเนินงานร่วมกันระหว่างภาครัฐและภาคเอกชนในการกำหนดและปรับปรุงหลักสูตรการฝึกอบรมที่มุ่งเน้นการนำเทคโนโลยีมาใช้งาน พร้อมทั้งยกระดับทักษะแรงงานโลจิสติกส์ให้เป็นไปตามมาตรฐานฝีมือแรงงาน ทั้งการพัฒนาทักษะเดิม (Up-skill) การเพิ่มเติมทักษะใหม่ (Re-skill) และการมีทักษะแห่งอนาคต (Future skills)



การพัฒนาระบบโลจิสติกส์:

การเป็นหมุดหมายที่ 5 ภายใต้แผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 13



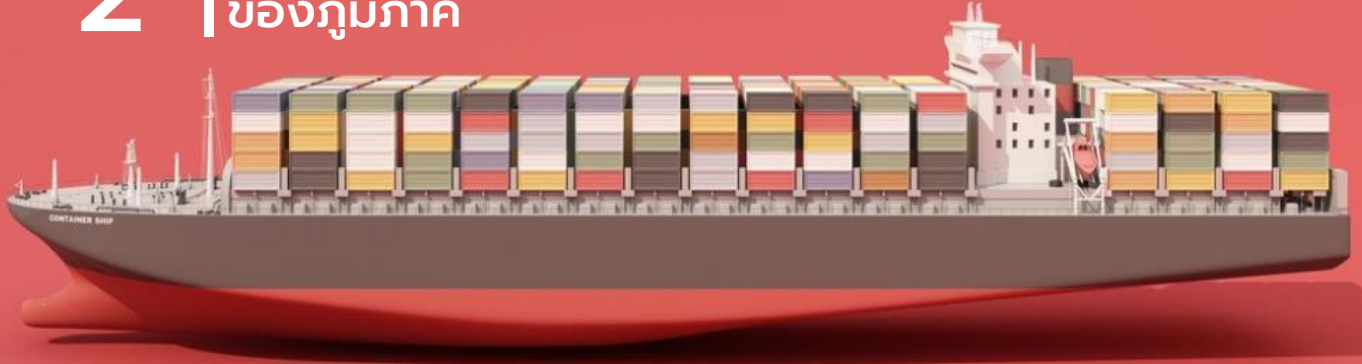
การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ นอกจากจะเป็นปัจจัยสนับสนุนการขับเคลื่อนการพัฒนาประเทศใน 4 มิติแล้ว ยังมีความสำคัญในฐานะการเป็นหมุดหมายการพัฒนาที่สำคัญภายใต้แผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 13 โดยได้รับการบรรจุไว้ใน**หมุดหมายที่ 5 ไทยเป็นประตูการค้าการลงทุนและยุทธศาสตร์ทางโลจิสติกส์ที่สำคัญของภูมิภาค** ที่มีเป้าหมายในการพัฒนาให้ไทยเป็นประตูการค้าการลงทุนในภูมิภาค เป็นห่วงโซ่อุปทานของภูมิภาค และเป็นประตูและทางเชื่อมโครงข่ายคมนาคมและโลจิสติกส์ของภูมิภาค โดยในการกำหนดกลยุทธ์การพัฒนาได้คำนึงถึงบริบทสถานการณ์การพัฒนาประเทศให้สามารถรับมือกับสภาพแวดล้อมภายนอกที่มีความผันแปรสูงและมีพลวัตตลอดเวลา ประกอบด้วย **สถานการณ์ความขัดแย้งระหว่างประเทศ** เช่น สงครามการค้าระหว่างสหรัฐอเมริกากับสาธารณรัฐประชาชนจีน สงครามรัสเซีย-ยูเครน เป็นต้น **แนวโน้มการย้ายฐานการผลิตจากการแพร่ระบาดของโควิด-19** เพื่อกระจายความเสี่ยงจากการหยุดชะงักของห่วงโซ่อุปทาน **เงื่อนไขของการค้าการลงทุนตามมาตรฐานโลกใหม่** ที่มีแนวโน้มจะกลายเป็นเงื่อนไขในการกำหนดกรอบความร่วมมือระหว่างประเทศในด้านการค้าและการลงทุน เช่น การสร้างมาตรฐานทางสังคม สิ่งแวดล้อม สุขอนามัยและคุณภาพชีวิต การปกป้องทรัพย์สินทางปัญญา สิทธิมนุษยชน เป็นต้น **ข้อจำกัดด้านการอำนวยความสะดวกด้านการค้าการลงทุน** ทั้งในประเด็นการเจรจาครอบคลุมตกลงทางการค้าต่าง ๆ ที่ต้องเร่งเจรจาให้เกิดผลเพื่อสร้างโอกาสให้แก่ผู้ประกอบการในการเก็บเกี่ยวมูลค่าเพิ่มจากห่วงโซ่อุปทานที่มีขอบเขตกว้างมากขึ้น รวมถึงกฎหมาย กฎระเบียบที่จำเป็นต้องได้รับการปรับปรุงหรือพัฒนาให้สอดคล้องกับบริบทโลกสมัยใหม่ และ**ปัจจัยทางภูมิศาสตร์ของประเทศ** ที่ยังคงมีความสำคัญที่จะต้องได้รับการพัฒนาและเชื่อมโยงโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกด้านคมนาคมและโลจิสติกส์กับประเทศในภูมิภาคและประเทศอื่น ๆ



ดังนั้น การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ได้กำหนดกลยุทธ์การพัฒนาในกลยุทธ์ที่ 2 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและปัจจัยสนับสนุนเพื่อเป็นประตูการค้าการลงทุนและฐานเศรษฐกิจสำคัญของภูมิภาค โดยมีสาระสำคัญ ดังนี้

สามารถดูรายละเอียดของแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 13 เพิ่มเติมได้ที่:
https://www.nesdc.go.th/ewt_dl_link.php?nid=13150

กลยุทธ์ที่ 2 | การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและปัจจัยสนับสนุน เพื่อเป็นประตูการค้าการลงทุนและฐานเศรษฐกิจสำคัญของภูมิภาค



1 ลงทุนในโครงสร้างพื้นฐาน และพัฒนาปัจจัยสนับสนุน เพื่อสนับสนุนพื้นที่ ที่มีศักยภาพ และเขตเศรษฐกิจพิเศษ ทั้งในปัจจุบันและอนาคต

อาทิ โครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่ง บริการขนส่งและเครือข่ายโลจิสติกส์ตามเส้นทางสำคัญและการเชื่อมโยงสู่ประเทศเพื่อนบ้าน สิ่งอำนวยความสะดวกด้านการลงทุนและการค้า ชายแดน ท่าเรือและสะพานเศรษฐกิจ ในพื้นที่ ระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้ เพื่อให้ไทย เป็นประตูการค้าที่สำคัญ รวมถึงการลงทุนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อการพัฒนาและรองรับการท่องเที่ยวและบริการในกลุ่มจังหวัดที่มีศักยภาพ อาทิ การท่องเที่ยวอันดามันบริเวณจังหวัดภูเก็ต กระบี่ พังงา ตรัง และสตูล ให้เชื่อมโยงกันเป็นแหล่งท่องเที่ยวทางทะเล 1 ใน 5 ของโลก 70

2 พัฒนาระบบคมนาคมและโลจิสติกส์ ให้เชื่อมโยงไร้รอยต่อตั้งแต่ระดับ ภูมิภาค อนุภูมิภาค และชายแดน ให้เป็นการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ

โดยบูรณาการแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน การขนส่งทั้งทางบก ทางน้ำ และทางอากาศ ที่ใช้ประโยชน์ทางภูมิศาสตร์และโครงสร้างพื้นฐานจากเส้นทางเชื่อมต่อในภูมิภาค อนุภูมิภาค และชายแดน โดยเฉพาะในอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขงกับจีนตอนใต้ และเชื่อมโยงกับ เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกและเขตเศรษฐกิจพิเศษอื่นๆ ให้เป็นหนึ่งเดียวกันอย่างเป็นรูปธรรมที่สามารถผลักดันการเปลี่ยนแปลงภาคการผลิตและบริการไทยสู่ระดับนานาชาติ

3 ให้ความสำคัญกับการขนส่งระบบรางอย่างต่อเนื่อง

เพื่อให้เป็นโครงข่ายการขนส่งหลักของประเทศ เชื่อมต่อกับเครือข่ายโลจิสติกส์ในระดับภูมิภาคและอนุภูมิภาค เพื่อลดต้นทุนโลจิสติกส์ สนับสนุนจุดเชื่อมระหว่างไทย สปป.ลาว และจีน ที่จังหวัดหนองคาย และเชียงรายได้ รวมถึงสนับสนุนการเชื่อมต่อกับพื้นที่เศรษฐกิจภายในประเทศ ทั้งภาคเหนือ ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ภาคกลาง ภาคตะวันออก และภาคใต้ ให้สามารถเข้าสู่จีนและกลุ่มประเทศในอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขงได้โดยสะดวก

4 พัฒนาและเพิ่มศักยภาพ การขนส่งทางลำน้ำและชายฝั่ง

โดยให้ความสำคัญกับ การเดินเรือในแม่น้ำสายสำคัญ อาทิ แม่น้ำเจ้าพระยา แม่น้ำน่าน และแม่น้ำป่าสัก ให้มีความสะดวก ทันสมัย มีมาตรฐานความปลอดภัย โดยเฉพาะการเดินเรือในแม่น้ำเจ้าพระยาสู่ท่าเรือแหลมฉบัง ตลอดจนการพัฒนา ร่องน้ำเศรษฐกิจ เพื่อสนับสนุนการขนส่งภายในประเทศและระหว่างประเทศให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น

5 เพิ่มประสิทธิภาพการบริหาร จัดการโลจิสติกส์

เพื่ออำนวยความสะดวกและ ลดอุปสรรคในการค้าการลงทุน รวมถึงสอดคล้องกับรูปแบบการค้าในอนาคต โดยการพัฒนากระบวนการจัดการ ด้านโครงสร้างพื้นฐาน อาทิ การนำเทคโนโลยีที่ทันสมัยมาใช้งาน การพัฒนาระบบการให้บริการ การพัฒนาซอฟต์แวร์ และการพัฒนา ปรับปรุง หรือผ่อนคลายนกฏระเบียบและแนวปฏิบัติที่เกี่ยวข้อง

6 สนับสนุนให้มีการลงทุน พัฒนาศูนย์บริการโลจิสติกส์

อาทิ ย่านกองเก็บ ตู้สินค้า จุดพักรถ ท่าเรือบก และศูนย์เปลี่ยนถ่ายสินค้า โดยให้ความสำคัญกับการบูรณาการแผนการลงทุนดังกล่าว ในเส้นทางยุทธศาสตร์ขนส่งสินค้าหลัก เพื่อให้สามารถเชื่อมต่อกับกลุ่มประเทศในอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง จีน และภูมิภาคอาเซียน รวมทั้งให้ความสำคัญกับการกำหนดอัตราค่าบริการเพื่อจูงใจให้เกิดการเปลี่ยนแปลงรูปแบบ การขนส่งสู่ระบบราง

7 สนับสนุนให้ภาคเอกชนมีส่วนร่วม ในการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐาน เพิ่มขึ้น

โดยการดำเนินการจะต้องมีความโปร่งใส ตรวจสอบได้ และมีการประเมินประสิทธิภาพและความสำเร็จที่ชัดเจน รวมถึงเปิดโอกาสให้ผู้ประกอบการด้านการค้า การลงทุน และภาคบริการขนส่ง มีบทบาทในการให้บริการมากขึ้น

นอกจากนี้ ยังมีกลยุทธ์อื่น ๆ ภายใต้หมุดหมายที่ 5 ที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ ได้แก่ กลยุทธ์ที่ 1 การสร้างจุดยืนของไทยภายใต้บริบทโลกใหม่ ที่มุ่งเน้นการรักษาความสมดุลกับมิตรประเทศ การพัฒนาความสัมพันธ์ทางการค้า และการลงทุน การปรับปรุงกลไกสนับสนุนการสร้างฐานเศรษฐกิจในบริบทโลกใหม่ และการพัฒนากฎหมายและแนวปฏิบัติที่ยกระดับไทยสู่มาตรฐานระหว่างประเทศ ประกอบกับกลยุทธ์ที่ 3 การผลักดันการลงทุนเพื่อปรับโครงสร้างอุตสาหกรรมเป้าหมายสู่ไทยแลนด์ 4.0 ด้วยการเร่งรัดการปรับโครงสร้างภาคการผลิตและบริการโดยใช้เทคโนโลยีสมัยใหม่มากขึ้น โดยนำแนว BCG มาใช้เป็นมาตรฐาน การสร้างระบบดิจิทัลที่เอื้อต่อการค้าการลงทุน และการพัฒนาบุคลากรสู่มาตรฐานระหว่างประเทศเพื่อสนับสนุนการค้าการลงทุน ซึ่งจะทำให้ประเทศมีภาพลักษณ์ที่น่าเชื่อถือ จากการมีมาตรฐานทางการค้าที่เป็นสากล และมีฐานการตลาดที่ขยายวงกว้างขึ้น ซึ่งจะส่งผลดีต่อการค้าการลงทุนและการเป็นจุดยุทธศาสตร์ทางโลจิสติกส์ที่สำคัญของภูมิภาค

อย่างไรก็ดี การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ทั้งในบริบทของการเป็นหมุดหมายการพัฒนาภายใต้แผนพัฒนา ฉบับที่ 13 และในบริบทของการเป็นปัจจัยสนับสนุนการขับเคลื่อนหมุดหมายอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง จำเป็นต้องได้รับความร่วมมือจากทุกภาคส่วนทั้งภาครัฐ ภาคเอกชน และภาควิชาการ ในการร่วมกันแปลงแผนการพัฒนาไปสู่การปฏิบัติอย่างเป็นรูปธรรม ในระยะ 5 ปี อย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล เพื่อให้เป็นไปตามวัตถุประสงค์ของแผนพัฒนา ฉบับที่ 13 ที่กำหนดไว้ และทำให้ประเทศไทยมีความพร้อมต่อยอดการพัฒนาสู่การบรรลุวิสัยทัศน์ของยุทธศาสตร์ชาติ พ.ศ.2561-2580 ให้ “ประเทศไทยมีความมั่นคง มั่งคั่ง ยั่งยืน เป็นประเทศพัฒนาแล้ว ด้วยการพัฒนาตามหลักปรัชญาของเศรษฐกิจพอเพียง” ต่อไป





สงครามรัสเซีย-ยูเครน

ผลกระทบต่อห่วงโซ่อุปทานโลก และระบบโลจิสติกส์ของไทย

สถานการณ์สงครามความขัดแย้งระหว่างรัสเซียและยูเครนที่เริ่มต้นประมาณปลายเดือนกุมภาพันธ์ 2565 และการประกาศใช้มาตรการคว่ำบาตรทางเศรษฐกิจของชาติพันธมิตรตะวันตกต่อรัสเซียอย่างต่อเนื่อง ก่อให้เกิดการหยุดชะงักของห่วงโซ่อุปทานในระดับโลก (Global Supply Chain Disruption) ส่งผลกระทบต่อเศรษฐกิจทั่วโลก ทำให้เกิดภาวะเงินเฟ้อในระดับรุนแรง รวมทั้งส่งผลกระทบต่อห่วงโซ่อุปทานของเศรษฐกิจโลกที่ยังคงเปราะบางภายหลังจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (Covid-19)

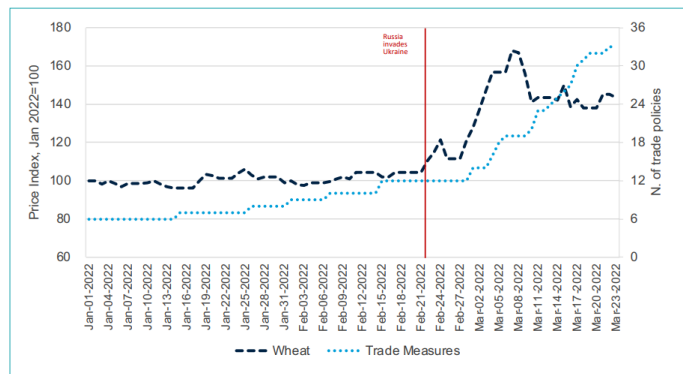
ความสำคัญของรัสเซีย-ยูเครน ต่อห่วงโซ่อุปทานของโลก



รัสเซียและยูเครนเป็นประเทศผู้ส่งออกสำคัญในห่วงโซ่อุปทาน อาทิ (1) ด้านพลังงาน รัสเซียเป็นผู้ผลิตและส่งออกเชื้อเพลิงธรรมชาติรายใหญ่ อาทิ น้ำมัน ก๊าซธรรมชาติ ถ่านหิน และปิโตรเลียม มีส่วนแบ่งการส่งออกพลังงานในตลาดโลกเป็นอันดับ 2 ของโลก หรือคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 10 และมีการส่งออกสินค้ากลุ่มพลังงาน จำนวน 1 ใน 3 ให้แก่ประเทศในทวีปยุโรป (2) ด้านสินค้าเกษตร รัสเซียและยูเครนเป็นผู้ส่งออกสินค้าเกษตรรายใหญ่ โดยเฉพาะข้าวสาลี ข้าวโพด ข้าวบาร์เลย์ และน้ำมันดอกทานตะวัน มีส่วนแบ่งสินค้าประเภทธัญพืช ปุ๋ย และน้ำมันพืช คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 16 14.4 และ 10 ของโลกตามลำดับ (3) ด้านสินค้าอุตสาหกรรม รัสเซียและยูเครนมีความสำคัญต่อห่วงโซ่อุปทานอุตสาหกรรม โดยรัสเซีย

และยูเครนส่งออกเหล็กและเหล็กกล้า คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 4.6 และร้อยละ 2.2 ของโลกตามลำดับ และ (4) ด้านวัตถุดิบอาหารสัตว์ รัสเซียและยูเครนเป็นผู้ส่งออกพืชวัตถุดิบที่สำคัญในการผลิตอาหารสัตว์รายใหญ่ โดยส่งออกข้าวสาลีและข้าวโพดเลี้ยงสัตว์ คิดเป็นร้อยละ 29 และร้อยละ 19 ของโลกตามลำดับ

ราคาข้าวสาลีระหว่างประเทศและมาตรการนโยบายการค้า



ที่มา: World Bank Group

ทั้งนี้ ปัญหาสงครามความขัดแย้งระหว่างสองประเทศส่งผลกระทบต่อการค้าและความสามารถในการบริหารจัดการห่วงโซ่อุปทาน ทำให้สินค้าขาดแคลนและราคาสินค้าในตลาดโลกปรับตัวสูงขึ้น อาทิ สินค้าพลังงาน สินค้าเกษตร สินค้าอุตสาหกรรม และวัตถุดิบอาหารสัตว์ ประกอบกับไทยมีการนำเข้าปุ๋ยจากรัสเซีย และธัญพืชจากรัสเซียและยูเครน สงครามดังกล่าวจึงส่งผลกระทบต่ออุตสาหกรรมการผลิตต่อเนื่องในประเทศไทย อาทิ อุตสาหกรรมอาหาร และการผลิตอาหารสัตว์



ผลกระทบต่อการค้าของไทย

ในปี 2564 ประเทศไทยส่งออกสินค้าไปรัสเซียและยูเครนมีมูลค่าค่อนข้างน้อย คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 0.38 และร้อยละ 0.05 ของมูลค่าส่งออกทั้งหมดของไทยตามลำดับ โดยสินค้าส่งออกที่สำคัญ ได้แก่ รถยนต์และส่วนประกอบ ผลิตภัณฑ์ยาง เม็ดพลาสติก เครื่องจักรกลและส่วนประกอบ ผลไม้กระป๋องและอาหารทะเลกระป๋อง สำหรับสินค้านำเข้าจากรัสเซียและยูเครน คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 0.65 และร้อยละ 0.10 ของมูลค่านำเข้าทั้งหมดของไทยตามลำดับ โดยสินค้านำเข้าหลักจากรัสเซีย ได้แก่ ปิโตรเลียม ปุ๋ยและยากำจัดศัตรูพืช เหล็กและสินแร่โลหะ และสินค้านำเข้าหลักจากยูเครน ได้แก่ สินค้าทางการเกษตร เหล็กและสินแร่โลหะ ไม้ซุงและไม้แปรรูป

อย่างไรก็ตาม มาตรการคว่ำบาตรทางเศรษฐกิจของประเทศตะวันตกต่อรัสเซียส่งผลให้ราคาน้ำมันและพลังงานในทวีปยุโรปปรับตัวสูงขึ้น ซึ่งเป็นตัวแปรสำคัญของการเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วของอัตราเงินเฟ้อที่สะท้อนจากราคาสินค้าและบริการที่ปรับเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง ไทยจึงได้รับผลกระทบจากการชะลอตัวทางเศรษฐกิจของเศรษฐกิจโลก และผลกระทบต่อเนื่องจากการชะลอตัวทางเศรษฐกิจของประเทศคู่ค้าของไทย โดยเฉพาะประเทศในกลุ่มสหภาพยุโรป



ผลกระทบต่อการขนส่งและโลจิสติกส์

ทางทะเล การที่สายการเดินเรือรายใหญ่ อาทิ Network Express Hapag-Lloyd MSC Maersk และ CMA CGM ได้ระงับการขนส่งสินค้าในเส้นทางเดินเรือทั้งไป-กลับรัสเซียและยูเครน รวมทั้งท่าเรือที่สำคัญของรัสเซียและยูเครนหลายแห่งไม่สามารถเปิดให้บริการได้ อาทิ ท่าเรือที่ตั้งอยู่ในเมืองเซนต์ปีเตอส์เบิร์กในทะเลบอลติก ท่าเรือโนวโรรสซีกในทะเลดำ ท่าเรือวลาดิวอสตอคในตะวันออกไกลของรัสเซีย ท่าเรือในเมืองมารีอูโพล เมืองแบร์เดียนส์ เมืองสกาตอฟสค์ และท่าเรือเคอร์ซอนของยูเครน ทำให้การขนส่งสินค้าทางเรือระหว่างประเทศผ่านหรือไปยังรัสเซียและยูเครนจำเป็นต้องปรับเส้นทางเดินเรือใหม่โดยขนส่งสินค้าผ่านไปยังท่าเรือของประเทศที่ 3 แล้วขนถ่ายสินค้าทางบก ทำให้มีความไม่สะดวก



ในการขนส่งและการดำเนินพิธีการศุลกากรที่มีความซับซ้อนมากขึ้น เนื่องจากจำเป็นต้องตรวจสอบสินค้าทั้งการพาณิชย์และการทหาร ทำให้ต้องใช้ระยะเวลาในการขนถ่ายสินค้าเพิ่มขึ้น ส่งผลให้ท่าเรือในยุโรปเกิดความแออัดและกระทบต่อการบริหารจัดการท่าเรือที่เกี่ยวข้อง

นอกจากนี้ ปัญหาการขาดแคลนตู้คอนเทนเนอร์อย่างต่อเนื่อง ค่าประกันภัยทางทะเลที่เพิ่มสูงขึ้น และอัตราค่าระวางเรือที่เพิ่มขึ้นจากราคาเชื้อเพลิง ส่งผลให้การขนส่งสินค้าทางทะเลมีค่าใช้จ่ายเพิ่มสูงขึ้นอย่างมีนัยสำคัญ ประกอบกับแรงงานจากรัสเซียและยูเครนเป็นแรงงานสำคัญของการเดินเรือโลก โดยลูกเรือร้อยละ 13.9 ของลูกเรือทั้งหมดของโลก เป็นชาวรัสเซีย (8.4%) และยูเครน (5.5%) ถึงแม้ว่าในปัจจุบันจะไม่มีมาตรการที่มุ่งเป้าไปที่คนเดินเรือของทั้ง 2 ประเทศ แต่การปิดท่าเรืออาจส่งผลกระทบต่อการทำงานของแรงงานและทำให้เกิดการขาดแคลนแรงงานบนเรือ ซึ่งจะสร้างอุปสรรคเพิ่มเติมต่อการขนส่งทางทะเลต่อไป

ทางราง การขนส่งสินค้าทางรางเป็นรูปแบบการขนส่งหนึ่ง ที่ได้รับความนิยมในการขนส่งสินค้าระหว่างจีนและยุโรป ซึ่งสามารถช่วยบรรเทาปัญหาความแออัดของการทำเรือยุโรป



และการขาดแคลนตู้คอนเทนเนอร์สำหรับขนส่งทางเรือในช่วงที่ผ่านมาได้ โดยในปี 2564 ปริมาณขนส่งสินค้าทางรถไฟระหว่างจีนและยุโรปมีจำนวน 1.46 ล้านTEUs เพิ่มขึ้นร้อยละ 30 จากปี 2563 สินค้าสำคัญที่ขนส่งทางรถไฟ ได้แก่ สินค้าอิเล็กทรอนิกส์ ชิ้นส่วนยานยนต์ และสิ่งทอ ทั้งนี้ จากปัญหา

Russia's Trans-Continental Rail Routes



ที่มา: www.russia-briefing.com

ความขัดแย้งที่ทำให้เส้นทางขนส่งสินค้าทางรถไฟผ่านยูเครนได้ปิดตัวลง และเส้นทางผ่านรัสเซียและเบลารุสมีความเสี่ยงที่จะยกเลิกการขนส่งในอนาคตจากมาตรการคว่ำบาตรการรถไฟของรัสเซีย (Russian Railways) ที่ปฏิเสธสินค้าต่าง ๆ ที่มีการขนส่งผ่านรัสเซีย ซึ่งการขนส่งระหว่างจีนและยุโรปร้อยละ 4 เป็นการขนส่งผ่านรัสเซีย และร้อยละ 2 เป็นการขนส่งผ่านยูเครน ดังนั้น หากสงครามยังคงยืดเยื้ออาจทำให้เกิดข้อจำกัดในการขนส่งสินค้าทางรางผ่านรัสเซียและยูเครน ส่งผลให้มีปริมาณสินค้าที่ต้องการขนส่งทางทะเลเพิ่มขึ้น รวมทั้งความต้องการตู้คอนเทนเนอร์ในการบรรจุสินค้าจนเกิดปัญหาการขาดแคลนตู้คอนเทนเนอร์หรือการเพิ่มขึ้นของค่าระวางเรือ ซึ่งจะส่งผลกระทบต่อภาระการขนส่งและโลจิสติกส์ทั่วโลกได้

ทางอากาศ การปิดน่านฟ้าของรัสเซียและยูเครน การยกเลิกเที่ยวบินไปยังรัสเซียของสายการบินต่าง ๆ อย่างต่อเนื่อง และการคว่ำบาตรน่านฟ้าต่อเครื่องบินของรัสเซีย อาทิ สายการบิน Volga-Dnepr ส่งผลให้ความสามารถในการขนส่งสินค้าทางอากาศลดลงอย่างรวดเร็ว และสายการบินต้องหลีกเลี่ยงไปใช้เส้นทางอื่นซึ่งต้องใช้ระยะเวลาในการขนส่งเพิ่มขึ้น รวมทั้งเครื่องบินต้องบรรทุกเชื้อเพลิงมากขึ้น ทำให้บรรทุกสินค้าได้น้อยลง ประกอบกับต้นทุนเชื้อเพลิงที่เพิ่มขึ้น ส่งผลให้อัตราค่าระวางสินค้าเพิ่มขึ้น 2.5-3 เท่า ซึ่งคาดว่าอัตราค่าระวางจะคงอยู่ในระดับสูงอย่างต่อเนื่อง และส่งผลกระทบโดยตรงต่อการขนส่งสินค้าที่ต้องการส่งด่วนหรือสินค้าที่มีระยะเวลาในการเก็บรักษาสั้น อาทิ อาหารและเครื่องดื่ม ผัก ผลไม้ และดอกไม้สด ข้ำเติมจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของโควิด-19 ในระยะที่ผ่านมา



ทางถนน รัสเซียมีบทบาทสำคัญในการขนส่งสินค้าทางถนนของสหภาพยุโรป โดยในปี 2563 มีสัดส่วนการนำเข้า-ส่งออกสินค้าทางถนน คิดเป็นร้อยละ 10.7 และ 10.8 ของปริมาณการขนส่งทางถนนของสหภาพยุโรป ตามลำดับ ทั้งนี้ สงครามส่งผลให้ผู้ประกอบการรายใหญ่ อาทิ UPS FedEx และ DHL ยกเลิกบริการขนส่งสินค้าไปยังทั้งสองประเทศ ในขณะที่ผู้ประกอบการรายย่อยในพื้นที่ยังคงให้บริการ แต่ไม่สามารถกำหนดระยะเวลาในการขนส่งสินค้าได้ นอกจากนี้ ยังมีความเสี่ยงที่อาจเกิดขึ้นจากปัญหาการขาดแคลนพนักงานขับรถขนส่งและแรงงานด้านโลจิสติกส์ เนื่องจากผู้ที่ต้องการปฏิบัติงานในพื้นที่เสี่ยงมีจำนวนลดน้อยลง



สรุปสถานการณ์

ความขัดแย้งระหว่างของ 2 ประเทศส่งผลกระทบต่ออย่างยิ่งต่อกระบวนการนำเข้า-ส่งออกสินค้าทั้งในระดับทวีปและระดับโลก อาทิ (1) พิธีการศุลกากรที่เข้มงวดต่อสินค้าที่สามารถนำไปใช้เป็นยุทธปัจจัยได้ (2) ท่าเรือต่าง ๆ ในยุโรปมีความแออัดจากปริมาณตู้คอนเทนเนอร์ที่เพิ่มขึ้นอย่างมากจากการงดให้บริการของท่าเรือสำคัญในรัสเซียและยูเครน (3) การขาดแคลนตู้คอนเทนเนอร์จากการดู่ที่เพิ่มขึ้นเนื่องจากผู้ประกอบการจะเลือกสายเดินเรือที่สามารถเลี่ยงเส้นทางขนส่งทางทะเลที่ได้รับผลกระทบจากสงคราม และปรับเปลี่ยนการขนส่งสินค้าทางรางเข้าสู่ยุโรปกลับมาใช้การขนส่งทางทะเลแทน เพื่อหลีกเลี่ยงความเสี่ยงจากมาตรการคว่ำบาตรรัสเซียที่ทำให้สินค้าไม่สามารถผ่านเส้นทางได้ (4) ค่าใช้จ่ายและเวลาในการขนส่งเพิ่มขึ้นทั้งค่าระวางบรรทุกสินค้าในทุกรูปแบบการขนส่ง ตลอดจนราคาเชื้อเพลิงและค่าประกันภัยที่ปรับตัวสูงขึ้นตามความเสี่ยง รวมทั้งไม่สามารถกำหนดระยะเวลาที่แน่นอนในการขนส่งได้ และ (5) การขาดแคลนแรงงานในการขนส่งสินค้า โดยเฉพาะการปิดท่าเรือของรัสเซียและยูเครน ทำให้ทั้งสองประเทศไม่สามารถเคลื่อนย้ายลูกเรือซึ่งเป็นกำลังแรงงานสำคัญสำหรับการขนส่งสินค้าทางเรือได้ รวมทั้งพนักงานขับรถและแรงงานด้านโลจิสติกส์ที่ปฏิเสธการทำงานในพื้นที่เสี่ยงภัย ซึ่งทำให้จำนวนแรงงานลดลงและกระทบต่อการขนส่งสินค้า

แนวทางการปรับตัว



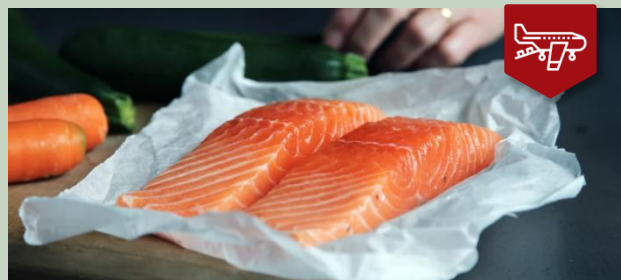
แม้ว่าสงครามความขัดแย้งระหว่างรัสเซียและยูเครนจะอยู่ในพื้นที่วงจำกัดแต่ได้ส่งผลกระทบต่อเศรษฐกิจทั่วโลก และคาดว่าความขัดแย้งจะยังคงยืดเยื้อยาวนาน ทั้งการเจรจาสันติภาพที่ไม่บรรลุผลมากนัก และการสู้รบระหว่างสองประเทศที่พร้อมทวีรุนแรงขึ้นได้ตลอดเวลา รวมทั้งมาตรการคว่ำบาตรต่อรัสเซียที่มากขึ้น จะส่งผลกระทบต่อราคาพลังงานและราคาสินค้าในตลาดโลกที่พุ่งสูงขึ้นอย่างรวดเร็วและยังทรงตัวในระดับสูง ทั้งยังส่งผลกระทบต่อต้นทุนการผลิต การขนส่งและโลจิสติกส์ของไทยอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ รวมทั้งก่อให้เกิดการปรับเปลี่ยนห่วงโซ่อุปทานโลก

ดังนั้น บทบาทของภาครัฐในการกำหนดนโยบายหรือแนวทางส่งเสริมการดำเนินการดำเนินธุรกิจต้องพิจารณาปรับเปลี่ยนกลยุทธ์ในการดำเนินการให้มีความยืดหยุ่นและสอดคล้องกับการเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้น และสร้างสภาพแวดล้อมที่เอื้อต่อการปรับเปลี่ยนการดำเนินธุรกิจของภาคเอกชนต้องปรับตัวให้สามารถรองรับต่อสถานการณ์ที่เปลี่ยนแปลงไป อาทิ (1) การปรับเปลี่ยนกระบวนการผลิตและกลยุทธ์การบริหารจัดการโลจิสติกส์ โดยการกระจายแหล่งวัตถุดิบเพื่อลดความเสี่ยงจากการขาดแคลนวัตถุดิบ และการหยุดชะงักของห่วงโซ่อุปทาน (2) การนำเทคโนโลยีและระบบข้อมูลขนาดใหญ่มาใช้วิเคราะห์ประมาณการความต้องการสินค้า และบริหารจัดการจัดซื้อและสินค้าคงคลังอย่างมีประสิทธิภาพ (3) การเลือกเส้นทางอื่นเพิ่มเติมในการขนส่งสินค้าไทยไปยังยุโรป โดยพิจารณาการขนส่งผ่านแดนทั้งทางบกและทางรางผ่านเส้นทางในประเทศจีน รวมทั้งพิจารณาขนส่งผ่านแดนจากจีนไปยังประเทศอื่นด้วยเพื่อป้องกันความเสี่ยงและเป็นทางเลือกใหม่ในระยะยาวของการขนส่งสินค้าไทย (4) การปรับระบบเศรษฐกิจแบ่งปันด้วยการนำสินทรัพย์ เช่น รถบรรทุก คลังสินค้า อุปกรณ์ยกขน เป็นต้น มาแบ่งปันและใช้งานร่วมกันด้วยการให้เช่าผ่านแพลตฟอร์มของธุรกิจ ซึ่งเป็นช่องทางสร้างรายได้จากสินทรัพย์ที่มีอยู่ให้เกิดการใช้งานที่คุ้มค่ายิ่งขึ้น รวมทั้งช่วยประหยัดค่าใช้จ่ายและลดการซื้อสินทรัพย์มาครอบครองโดยไม่จำเป็น (5) การเลือกใช้พลังงานสะอาดเพื่อลดปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ในภาคการขนส่ง อาทิ การใช้รถบรรทุกไฟฟ้า (EV Truck) ร่วมกับ

ระบบบริหารจัดการและติดตามรถบรรทุกที่ใช้จัดเส้นทางเดินรถให้มีความเหมาะสม ซึ่งจะช่วยลดต้นทุนค่าเชื้อเพลิงและลดการสูญเสียเวลาได้อย่างมีประสิทธิภาพ และ (6) การพัฒนาระดับทักษะแรงงานทั้งการพัฒนาทักษะเดิม (Upskill) การเพิ่มเติมทักษะ (Reskill) และการเรียนรู้ทักษะใหม่ (New Skill) เพื่อให้สามารถรองรับความต้องการแรงงานด้านโลจิสติกส์ที่มีมากขึ้นในปัจจุบัน

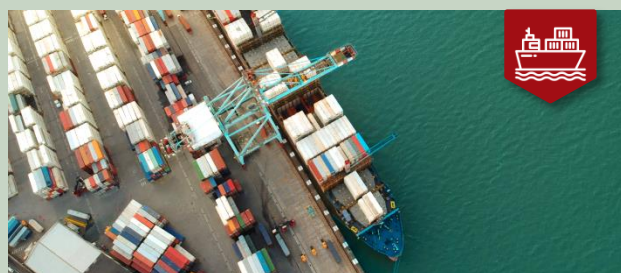
สาระเพิ่มเติม

ผลกระทบต่อการขนส่งทางอากาศและทางทะเล



ราคาปลาแซลมอนและอาหารทะเลนำเข้าในญี่ปุ่นสูงขึ้น

(ณ 5 เม.ย. 65) สำนักข่าว Nikkei Asia รายงานว่า ผลจากมาตรการปิดน่านฟ้าของหลายประเทศในช่วงสงคราม ทำให้ราคาปลาแซลมอนและอาหารทะเลนำเข้าอื่น ๆ ในญี่ปุ่นเพิ่มสูงขึ้น เนื่องจากเครื่องบินขนส่งสินค้าจากยุโรปไปยังญี่ปุ่นไม่สามารถบินเหนือน่านฟ้ารัสเซียได้โดยตรงตั้งแต่สงครามเริ่มขึ้น ทำให้เปลี่ยนไปใช้เส้นทางอื่นซึ่งใช้เวลานาน ทำให้ต้นทุนการขนส่งเพิ่มขึ้น ส่งผลให้ผู้บริโภคและธุรกิจต่าง ๆ ได้รับผลกระทบจากต้นทุนอาหารที่สูงขึ้น



การระวางเส้นทางระหว่างไทย – ยุโรปปรับเพิ่มขึ้น

โดยข้อมูลจากสภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทยเปรียบเทียบการระวางเรือ (Ocean Freight) จากไทยไปยังสหภาพยุโรป พบว่า ก.พ. 65 มีการระวางเรือขนาดตู้ 40 ฟุต เฉลี่ยอยู่ที่ 14,300 เหยียญสหรัฐ ปรับขึ้นประมาณ 1,000 เหยียญสหรัฐต่อตู้จากช่วงก่อนเกิดสงครามซึ่งมีการระวางเฉลี่ยประมาณ 13,300 เหยียญสหรัฐ (อัตราค่าระวางเดือน พ.ย. – ธ.ค. 64 ที่ 13,200 เหยียญสหรัฐ และ ม.ค. 65 ที่ 13,600 เหยียญสหรัฐ) แม้ว่าปัจจุบันสถานการณ์การระวางจะปรับตัวลงและรักษาระดับคงที่ แต่มีแนวโน้มที่จะปรับตัวขึ้นได้ทุกเมื่อหากมีปัจจัยแวดล้อมเข้ามากระตุ้น รวมทั้งผู้ส่งออกอาจพบปัญหาการระวางเรือเต็ม และปัญหาความหนาแน่นของท่าเรือทั่วโลก



รฟท.เร่งทางคู่ “เด่นชัย-เชียงของ” ลดเฉลี่ยวิ่งคืบคืบ 40% (ไทยโพสต์) การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) เปิดเผยความคืบหน้าโครงการรถไฟทางคู่สายใหม่ ช่วงเด่นชัย-เชียงราย-เชียงของ ระยะทาง 323 กม. วงเงินประมาณ 72,000 ล้านบาท ซึ่ง รฟท. อยู่ระหว่างดำเนินการทำสัญญาซื้อขายอสังหาริมทรัพย์กับประชาชนที่มีที่ดินถูกเวนคืน และได้รับการจัดการกระบวนการการจ่ายเงินทำให้ประชาชนทยอยรับเงินได้เร็วขึ้น ซึ่งที่ดินบางส่วนได้มีการส่งมอบพื้นที่แล้ว ทำให้การเวนคืนที่ดินมีความคืบหน้าประมาณ 40% และจะเร่งดำเนินการให้แล้วเสร็จภายในปี 2566 ทั้งนี้ โครงการมีระยะเวลาดำเนินงาน 71 เดือน คาดว่าจะแล้วเสร็จและสามารถเปิดให้บริการประชาชนได้ในปี 2571



กรม. เห็นชอบให้ บขส. ขนส่งสินค้าและพัสดุได้ ชดเชยขาดรายได้จากการเดินรถประจำทาง (ไทยรัฐ) คณะรัฐมนตรี (ครม.) เห็นชอบทบทุนมติ กรม. เมื่อวันที่ 21 ต.ค. 2502 เรื่องการเดินรถส่งของต่างจังหวัดจากเดิม ให้บริษัท ขนส่ง จำกัด (บขส.) รับหน้าที่เดินรถโดยสารเพียงอย่างเดียว เป็นให้สามารถขนส่งทั้งผู้โดยสาร สินค้าและพัสดุภัณฑ์ เพื่อให้ บขส. ดำเนินกิจการขนส่งสินค้าและพัสดุภัณฑ์ได้อย่างเต็มประสิทธิภาพ โดยในระยะต่อไป บขส. จะทำความร่วมมือกับบริษัท ไปรษณีย์ไทย จำกัด และผู้ประกอบการเอกชน เพื่อขยายจุดกระจายสินค้าและให้บริการได้แบบ Door to Door เพื่อเพิ่มส่วนแบ่งตลาด และขยายฐานลูกค้า รวมทั้งพัฒนาระบบฐานข้อมูลในการติดตามสินค้าและพัสดุภัณฑ์ต่อไป



ปตท. จับมือ American Eagle Tankers (AET) พัฒนาเรือขนส่งใช้เชื้อเพลิงกรีนแอมโมเนีย เพื่อขับเคลื่อนนโยบาย Net Zero Emission (จส.100) โดยลงนามในบันทึกข้อตกลงร่วมกันเพื่อศึกษาความเป็นไปได้และสร้างเรือบรรทุกน้ำมันที่ปล่อยมลพิษเป็นศูนย์ขนาด Aframax (ขนาดประมาณ 120,000 เมตริกตัน) ให้สามารถใช้เชื้อเพลิงได้ทั้งกรีนแอมโมเนียและน้ำมันเตากะทัดรัด จำนวน 2 ลำ ซึ่งหากการศึกษา มีความเป็นไปได้ เรือลำแรกจะมีกำหนดส่งมอบให้กับ ปตท. เพื่อดำเนินการเช่าเหมาลำภายในไตรมาสที่ 4 ของปี 2568 และลำที่สองภายในไตรมาสที่ 1 ของปี 2569

ข่าวสารต่างประเทศ



ASEAN และ EU ลงนามข้อตกลงการขนส่งทางอากาศระหว่างภูมิภาคครั้งแรก

(Cathy Buyck, 2022) ASEAN และ EU ลงนามความตกลงว่าด้วยการขนส่งทางอากาศ (ASEAN-EU Comprehensive Air Transport Agreement: AE CATA) ซึ่งเป็นความตกลงการขนส่งทางอากาศระหว่างภูมิภาค (bloc-to-bloc) สนับสนุนการฟื้นฟูความเชื่อมโยงการขนส่งทางอากาศ โดยสายการบินจากอาเซียนและ EU สามารถให้บริการผู้โดยสารได้มากถึง 14 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ และขนส่งสินค้าไม่จำกัดจำนวนครั้งไปยังอีกภูมิภาคหนึ่ง ผ่านประเทศที่สาม ทั้งนี้ AE CATA อยู่ระหว่างกระบวนการให้สัตยาบันก่อนมีผลบังคับใช้จริง โดยจะมีผลบังคับใช้ทันทีภายหลังได้รับการลงนามจากทั้งสองฝ่ายแล้ว



IKEA นำร่องทดสอบการจัดส่งเฟอร์นิเจอร์และของตกแต่งบ้านด้วยรถบรรทุกระบบอัตโนมัติ

(Ed Garsten, 2022) IKEA ร่วมกับบริษัท Kodiak Robotics ผู้ผลิตรถบรรทุกระบบอัตโนมัติของสหรัฐอเมริกา นำร่องทดสอบการจัดส่งเฟอร์นิเจอร์และของตกแต่งบ้านของ IKEA ด้วยรถบรรทุกระบบอัตโนมัติในรัฐเท็กซัส สหรัฐอเมริกา ระหว่างคลังสินค้าของ IKEA เมือง Baytown ไปยัง IKEA สาขาเมือง Frisco ระยะทางกว่า 482 กิโลเมตร โดยพนักงานขับรถมีหน้าที่หลักในการยกขนสินค้าและควบคุมการทำงานของรถบรรทุกระบบอัตโนมัติตลอดเส้นทางขนส่ง ซึ่งคาดว่าจะช่วยเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งทางไกลและความปลอดภัยบนท้องถนน รวมถึงสามารถลดการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงได้ถึงร้อยละ 10 เทียบกับการขนส่งด้วยรถบรรทุกโดยคนขับ ซึ่งจะสามารถลดต้นทุนการขนส่งสินค้าได้มากยิ่งขึ้น



รถไฟ Qilu รถไฟขนส่งสินค้าระหว่างจีน-ยุโรป

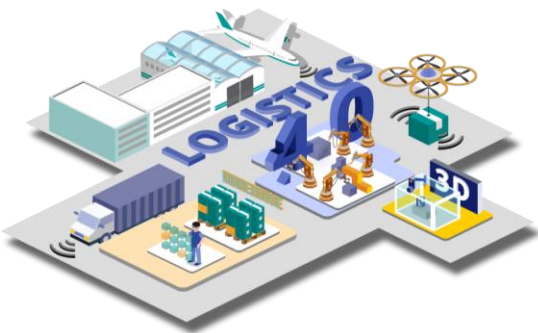
(THAIBIZCHINA, 2022) เมื่อวันที่ 30 เม.ย. 65 รถไฟ Qilu โดย Shandong Expressway Group เปิดให้บริการขนส่งสินค้าจากสาธารณรัฐประชาชนจีนไปยังคาบสมุทรบอลข่านในยุโรป โดยขนส่งชิ้นส่วนเครื่องปรับอากาศ อุปกรณ์พลังงานแสงอาทิตย์ และสินค้าอื่น ๆ ซึ่งเดิมเส้นทางในการขนส่งสินค้าจะใช้เส้นทางที่ผ่านประเทศยูเครนแต่ด้วยสถานการณ์ความขัดแย้งระหว่างรัสเซียและยูเครน ทำให้รถไฟ Qilu ต้องปรับเปลี่ยนเส้นทางขนส่งผ่านทางประเทศโปแลนด์ ไปถึงประเทศฮังการีและเซอร์เบีย แล้วจึงเข้าไปในคาบสมุทรบอลข่าน ทั้งนี้การเปิดให้บริการขนส่งดังกล่าวมีวัตถุประสงค์เพื่อเพิ่มการขยายตลาดต่างประเทศและยกระดับความสามารถในการให้บริการรถไฟต่อไป

ผลการประชุมคณะกรรมการพัฒนาระบบการบริหารจัดการและขนส่งสินค้า (กบส.) ครั้งที่ 2/2565

คณะกรรมการพัฒนาระบบการบริหารจัดการและขนส่งสินค้า (กบส.) ได้มีการประชุมครั้งที่ 2/2565 เมื่อวันที่ 10 ตุลาคม 2565 โดยมี นายสุพัฒน์พงษ์ พันธุ์มีเชาว์ รองนายกรัฐมนตรี เป็นประธานการประชุม ที่ประชุมมีมติเห็นชอบ (ร่าง) แผนปฏิบัติการด้านระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย พ.ศ. 2566-2570 พร้อมทั้งมอบหมายหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ร่วมกันขับเคลื่อนการดำเนินงานตามแผนปฏิบัติการฯ และมีมติเห็นชอบ การทบทวนมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 16 ตุลาคม 2561 เพื่อบริหารจัดการให้กรมศุลกากรเป็นผู้รับผิดชอบในการบริหารจัดการและพัฒนาระบบ NSW และกำหนดขอบเขตหน้าที่ของ บริษัท โทรคมนาคมแห่งชาติ จำกัด (มหาชน) ให้เหมาะสม เพื่อให้เกิดประสิทธิภาพในการบริหารจัดการและพัฒนาระบบ NSW



การศึกษาแนวทางการพัฒนาระบบโลจิสติกส์เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการค้าชายแดนและการค้าผ่านแดนของประเทศไทย



สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ โดยกองยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ (กลจ.) ร่วมกับมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ โดยสำนักงานศูนย์วิจัยและให้คำปรึกษาแห่งมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ และบริษัท อินทิเกรต เอ็นจิเนียริงคอนซัลแตนท์ จำกัด จัดทำโครงการศึกษาแนวทางการพัฒนาระบบโลจิสติกส์เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการค้าชายแดนและการค้าผ่านแดนของประเทศไทย โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อสำรวจข้อมูล ข้อเท็จจริง ปัญหาอุปสรรค และข้อจำกัดในการขนส่งสินค้าและการบริหารจัดการโลจิสติกส์บริเวณพื้นที่ชายแดนที่สำคัญของประเทศ วิเคราะห์ปัจจัย แนวโน้ม และบริบทการเปลี่ยนแปลงที่คาดว่าจะมีผลกระทบต่อการขนส่งสินค้าและการบริหารจัดการโลจิสติกส์บริเวณพื้นที่ชายแดน รวมทั้งจัดทำแนวทางการพัฒนาระบบโลจิสติกส์และสิ่งอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้า ตลอดจนการบริหารจัดการบริเวณชายแดนให้เหมาะสมกับบริบทการพัฒนาในแต่ละพื้นที่ และพัฒนาแนวทางการติดตามประเมินผลเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการค้าชายแดนและการค้าผ่านแดนของประเทศไทย โดยปัจจุบันอยู่ระหว่างการจัดทำรายงานความก้าวหน้าครั้งที่ 2 (Progress Report I) และคาดว่าจะโครงการการศึกษา จะแล้วเสร็จในเดือนพฤษภาคม 2566

สถิติด้านโลจิสติกส์ไทย

	Q3/64	Q4/64	Q1/65	Q2/65	Q3/65	Trend
มูลค่าการค้าระหว่างประเทศ	4,412,753	4,709,609	4,868,098	5,300,427	5,503,894	
ดัชนีผลผลิตอุตสาหกรรม	90.46	100.17	105.26	95.79	97.75	
ดัชนีการส่งออก	92.26	101.98	103.68	97.79	99.79	
ดัชนีสินค้าสำเร็จรูปคงคลัง	142.47	144.00	139.38	134.29	139.35	
ดัชนีอัตราส่วนสินค้าสำเร็จรูปคงคลัง	164.88	148.88	138.19	148.77	148.21	
Baltic Dry index	3,702	3,498	2,041	2,313	1,659	
Gasohol 95	26.77	28.43	32.76	39.15	35.78	
Diesel	29.26	29.99	29.99	32.14	35.00	
NGV	15.03	15.62	15.59	15.59	15.92	

ผลการจัดอันดับความสามารถในการแข่งขันของประเทศ ปี 2565

โดย International Institute for Management Development, World Bank

เจาะลึก ประเทศไทย

	2022	2021
เดนมาร์ก	1 ▲ 2	3
สวิตเซอร์แลนด์	2 ▼ 1	1
สิงคโปร์	3 ▲ 2	5
สวีเดน	4 ▼ 2	2
ฮ่องกง	5 ▲ 2	7
ไทย	33 ▼ 5	28

▲ ▼ หมายถึง อันดับที่เปลี่ยนแปลงจากปี 2564

	ด้านสมรรถนะทางเศรษฐกิจ (Economic Performance)	34 ▼ 13
	ด้านประสิทธิภาพของภาครัฐ (Government Efficiency)	31 ▼ 11
	ด้านประสิทธิภาพของภาคธุรกิจ (Business Efficiency)	30 ▼ 9
	ด้านโครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure)	44 ▼ 1

ผลการจัดอันดับ **ด้านโครงสร้างพื้นฐาน** ลดลง 1 อันดับ โดยมีผลการจัดอันดับของปัจจัยย่อยที่ดีขึ้นในด้านสาธารณูปโภคพื้นฐาน โครงสร้างพื้นฐานด้านเทคโนโลยี และโครงสร้างพื้นฐานด้านการศึกษา ในขณะที่มีปัจจัยย่อยด้านโครงสร้างพื้นฐานสาธารณสุขและสิ่งแวดล้อมที่มีอันดับลดลง และเมื่อพิจารณาปัจจัยย่อยด้านสาธารณูปโภคพื้นฐาน (Basic Infrastructure) ซึ่งมีปัจจัยด้านการขนส่งคมนาคม มีอันดับที่ดีขึ้น 2 อันดับ

นอกจากนี้ ผลการจัดอันดับปัจจัยย่อยอื่นๆ ในภาพรวม ทั้งหมดของทั้งสมรรถนะทางเศรษฐกิจ ประสิทธิภาพภาครัฐ ประสิทธิภาพของภาคธุรกิจ และโครงสร้างพื้นฐาน ไทยมีปัจจัยย่อยในสมรรถนะการแข่งขันของประเทศที่ปรับตัวดีขึ้นในปี 2565 อาทิ Labor force-Long term growth

ที่มา: IMD World Competitiveness Yearbook 2022
กองยุทธศาสตร์และประสานการพัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขัน สศช.

ปัจจัยย่อยที่ปรับตัวดีขึ้น ในปี 2565

	2021	2022
Labor force-Long term growth	0.34	0.97
Gross fixed capital formation – real growth	-4.83	3.41
Real GDP Growth	-6.1	1.6
Safely treated waste water	14.6	24.4
High - tech exports (%)	23.61	27.67
Export of goods (\$bn)	231.47	271.17

ผลการจัดอันดับดัชนีการพัฒนารัฐบาลอิเล็กทรอนิกส์ ปี 2565

โดย สำนักงานกิจการเศรษฐกิจและสังคมแห่งสหประชาชาติ (United Nations Department of Economic and Social Affairs: UNDESA)

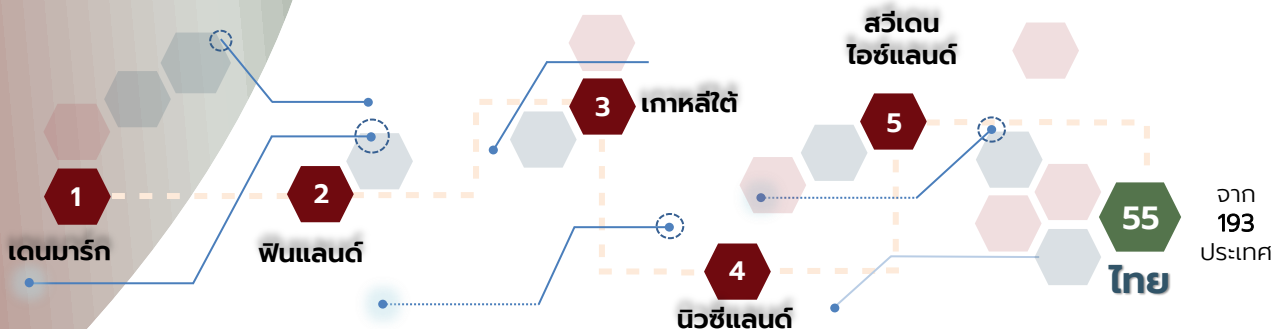
พิจารณา
3
ปัจจัย
ย่อย

- 1 ทุนมนุษย์ (Human Capital Index :HCI)
- 2 การให้บริการออนไลน์ (Online Service Index :OSI)
- 3 โครงสร้างพื้นฐานโทรคมนาคม (Telecommunication Infrastructure Index: TII)



ภาพรวม

นับตั้งแต่ช่วงปี 2561 - 2565 ผลการจัดอันดับของประเทศไทยดีขึ้นอย่างก้าวกระโดด โดยในปี 2565 ไทยอยู่อันดับที่ 55 จากทั้งหมด 193 ประเทศ ดีขึ้นมา 18 อันดับจากอันดับที่ 73 ในปี 2561 และเป็นอันดับที่ 3 ของอาเซียน รองจากสิงคโปร์และมาเลเซีย



ที่มา: E-Government Development Index 2022

กราฟฟิก : กลอ. สศช

อ้างอิง

ส่วนที่ 1 โลจิสติกส์สีเขียว Green Logistics

สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ. (2565).
แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 13 (พ.ศ. 2566-2570).
https://www.nesdc.go.th/ewt_dl_link.php?nid=13150

ส่วนที่ 2 ผลกระทบจากสงครามรัสเซีย – ยูเครนต่อการค้า การขนส่งและโลจิสติกส์

กองวิจัยเศรษฐกิจอุตสาหกรรม สำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม. (2565).
ผลกระทบสงครามรัสเซีย-ยูเครน ต่อภาคอุตสาหกรรมไทย. สืบค้นเมื่อ
4 พฤศจิกายน 2565. จาก https://www.oie.go.th/assets/portals/1/fileups/2/files/ArticlesAnalysis/Russo_Ukrainian_War_2022.pdf

สำนักงานนโยบายและยุทธศาสตร์การค้า. (2565). รายงานสถานการณ์รัสเซีย-
ยูเครน. สืบค้นเมื่อ 4 พฤศจิกายน 2565. จาก <http://www.tpsa.moc.go.th/th/node/12008>

ประชาชาติธุรกิจ. (2565). รัสเซีย-ยูเครน พ่นพิษ “อาหารสัตว์” จ่อหยุดไลน์
ผลิต ไม่มีวัตถุดิบป้อนโรงงาน. สืบค้นเมื่อ 4 พฤศจิกายน 2565. จาก
<https://www.prachachat.net/economy/news-874428>

Kenneth Kim. (2022). Russia-Ukraine war impact on supply chains
and inflation. Retrieved 4 November 2022. From
<https://www.kpmg.us/insights/2022/russia-ukraine-war-impact-supply-chains-inflation.html>

Rabobank. (2022). Russia-Ukraine War's Impact on Global Logistics.
Retrieved 4 November 2022. From <https://research.rabobank.com/far/en/sectors/fa-supply-chains/russia-ukraine-war-impact-on-global-logistics.html>

ส่วนที่ 3 ข่าวสารโลจิสติกส์

Cathy Buyck. (2022, 17 October). *EU and ASEAN Sign First Bloc-to-Bloc Open Skies Agreement*. AlNonline.
<https://www.euronews.com/next/2021/08/26/maersk-brings-carbon-neutral-shipping-era-closer-with-5-95-billion-order-for-greener-ships>

Ed Garsten. *IKEA And Kodiak Robotics Strike Deal For Driverless Deliveries* (2022, 18 October). Forbes.
<https://www.forbes.com/sites/edgarsten/2022/10/18/ikea-and-kodiak-robotics-strike-deal-for-driverless-deliveries/?sh=5a74812d3efe>

THAIBIZCHINA. (2022, 27 June). รถไฟ Qilu รถไฟจีน-ยุโรป ขนส่ง
สินค้าแล้วกว่า 5,000 ตู้. <https://thaibizchina.com>

จส.100. (2565). ปตท. จับมือ AET พัฒนาเรือขนส่งใช้เชื้อเพลิงกรีนแอม
โมเนีย เพื่อขับเคลื่อนนโยบาย Net Zero Emission.
https://www.js100.com/en/site/post_share/view/122373?fclid=IwAR1TyLeZRUtMQhE1zWNHqoh_rgUkjr-jfNGc3sl9Nh0bqWjCmkEln4HI

ส่วนที่ 3 ข่าวสารโลจิสติกส์ (ต่อ)

ไทยโพสต์. (2565). รถพ.เร่งทางคู่ “เด่นชัย-เชียงใหม่” ลุยเคลียร์เวนคืน
คืบ 40%. <https://www.thaipost.net/economynews/243975/>

ไทยรัฐ. (2565). กรม. เห็นชอบให้ บขส.ขนส่งสินค้าและพัสดุได้ ขดเซย
ขาดรายได้จากการเดินรถประจำทาง. <https://www.thairath.co.th/news/politic/2413190>

ส่วนที่ 4 สถิติด้านโลจิสติกส์ไทย

Investing.com. (2022). Baltic Dry Index (BDI). Retrieved
November 3, 2022 from
<https://www.investing.com/indices/baltic-dry-historical-data>

กระทรวงพาณิชย์. (2565). มูลค่าการค้าระหว่างประเทศ. สืบค้นเมื่อวันที่
31 ตุลาคม 2565. จาก
<https://tradereport.moc.go.th/TradeThai.aspx>

สำนักงานนโยบายและแผนพลังงาน กระทรวงพลังงาน. (2565). ราคาขาย
ปลีก NGV. สืบค้นเมื่อวันที่ 30 ตุลาคม 2565. จาก
<http://www.eppo.go.th/index.php/th/petroleum/price/ngv-price-unit>

สำนักงานนโยบายและแผนพลังงาน กระทรวงพลังงาน. (2565).
ราคาปิโตรเลียม. สืบค้นเมื่อวันที่ 30 ตุลาคม 2565. จาก
<http://www.eppo.go.th/index.php/th>

สำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม (สศอ.). (2565). ดัชนีอุตสาหกรรม (e-
Index). สืบค้นเมื่อวันที่ 2 พฤศจิกายน 2565. จาก
<https://indexes.oie.go.th/manufacturingProductionIndex03.aspx>

ส่วนที่ 5 เกร็ดความรู้

สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ. (2565). สรุปผล
การจัดอันดับขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ
โดย IMD ประจำปี 2565.

องค์กรสหประชาชาติ. (2565). ผลการสำรวจรัฐบาลอิเล็กทรอนิกส์
ประจำปี 2565 (The UN E-Government Survey 2022).
สืบค้นเมื่อวันที่ 25 ตุลาคม 2565. จาก <https://publicadministration.un.org/egovkb/en-us/Data/Country-Information/id/169-Thailand>.



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