

ยุทธศาสตร์การเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของ  
ประเทศไทยให้เป็นผู้นำด้านโลจิสติกส์  
ในอนุภูมิภาคุ่มแม่น้ำโขง

โดย

นายนิธิ ภัทรโชค  
ผู้ช่วยผู้จัดการใหญ่-ตลาดในประเทศ  
บริษัท เอสซีจี ซีเมนต์-ผลิตภัณฑ์ก่อสร้าง จำกัด

นักศึกษาวิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร  
หลักสูตรการป้องกันราชอาณาจักร รุ่นที่ 59  
ประจำปีการศึกษา พุทธศักราช 2559 - 2560

## บทคัดย่อ

**เรื่อง** ยุทธศาสตร์การเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศไทยให้เป็น  
ผู้นำด้านโลจิสติกส์ในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง

**ลักษณะวิชา** การเศรษฐกิจ

**ผู้วิจัย** นาย นิธิ ภัทรโชค

**หลักสูตร** วปอ. รุ่นที่ 59

การศึกษานี้ มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาศักยภาพของระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยอย่าง  
ครบวงจร โดยเปรียบเทียบ ความสามารถในการแข่งขันด้านโลจิสติกส์ของไทยในอนุภูมิภาคลุ่ม  
แม่น้ำโขง และเสนอยุทธศาสตร์การเพิ่มความสามารถในการแข่งขันของระบบโลจิสติกส์ของ  
ประเทศ ซึ่งจะสนับสนุนการเติบโตของเศรษฐกิจ และดึงดูดการลงทุนจากนักลงทุนทั้งใน และ  
ต่างประเทศ

ผลการศึกษา พบว่า ประเทศขีดความสามารถในการแข่งขัน ทั้งโดยภาพรวม หรือ  
ทางด้านโลจิสติกส์ รวมถึงด้านความยากง่ายในการทำธุรกิจเป็นอันดับต้นๆ ของอาเซียน และเป็น  
อันดับหนึ่งในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง ยกเว้นประเทศจีนตอนใต้ซึ่งไม่มีการสำรวจแยกต่างหาก  
อย่างไรก็ตามยังต้องมีการพัฒนาเพิ่มเติมในเรื่อง โครงสร้างพื้นฐานทางด้านโลจิสติกส์ และ  
กฎระเบียบ พิธีการทางศุลกากรยังไม่เอื้ออำนวยความสะดวกต่อการขนส่งสินค้าข้ามแดน  
นอกจากนี้ยังขาดแคลนแรงงานด้านโลจิสติกส์ รวมถึงผู้ประกอบการโลจิสติกส์รายย่อยมีจำนวน  
มาก ส่วนการให้บริการด้านโลจิสติกส์ยังเป็นงานที่มีมูลค่าต่ำเป็นส่วนใหญ่ และที่สำคัญ การค้า  
แบบพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์กำลังเติบโตอย่างรวดเร็ว ซึ่งจะต้องปรับปรุงการรูปแบบการ  
ให้บริการโลจิสติกส์เพื่อสนับสนุนการค้าการลงทุนของประเทศไทย

สำหรับแนวทางการยกระดับโลจิสติกส์ของประเทศไทยให้ป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ในระดับ  
อนุภูมิภาค คือ พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อเชื่อมต่อเส้นทางข้ามผ่านระหว่างอ่าวตังเกี๋ย และ  
อ่าวเบงกอล เพื่อเพิ่มการไหลเวียนของสินค้าผ่านประเทศไทย และเน้นการขนส่งที่มีต้นทุนต่ำให้  
มาก โดยต้องเชื่อมโยงรูปแบบการขนส่งอย่างราบรื่น และนอกจากนี้ต้องอำนวยความสะดวกการ  
ขนส่งโดยให้ภาครัฐและเอกชนผลักดันการแก้ไขกฎระเบียบ รวมถึงพัฒนาบุคลากรโลจิสติกส์ให้มี  
คุณภาพ และส่งเสริมให้ผู้ประกอบการเน้นการให้บริการที่มีมูลค่าสูง พร้อมทั้งสร้างโมเดลโลจิสติกส์  
ที่เหมาะสมกับพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ด้วย และที่สำคัญที่สุด ภาครัฐ ภาคเอกชน และสถาบันความรู้  
จะต้องร่วมมือกัน อย่างใกล้ชิดและมีวัตถุประสงค์และเป้าหมายร่วมกัน มองภาพเดียวกัน ในการ  
ขับเคลื่อนประเทศไทยให้ป็นศูนย์กลางทางด้านโลจิสติกส์ในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง

## คำนำ

ระบบโลจิสติกส์ถือได้ว่าเป็นหัวใจสำคัญในการเจริญเติบโตของเศรษฐกิจของประเทศ และยังเป็นหนึ่งในตัวชี้วัดความมีศักยภาพทางการแข่งขันที่สำคัญของประเทศ เนื่องจากจะเป็นกลไกขับเคลื่อนการไหลเวียนของสินค้าภายในประเทศ และ ระหว่างประเทศให้มีความคล่องตัว รวดเร็ว มีประสิทธิภาพมากขึ้น และยังเป็นกระบวนการสนับสนุนการขายสินค้าและบริการที่สำคัญอีกด้วย ในประเทศที่พัฒนาแล้วจะให้ความสำคัญกับระบบโลจิสติกส์เป็นอย่างมาก เพราะนอกจากจะช่วยเพิ่มมูลค่าให้กับสินค้าและบริการ ดึงดูดนักลงทุนทั้งในและต่างประเทศแล้วยังสามารถลดต้นทุนของสินค้า และจะเพิ่มขีดความสามารถทางการแข่งขันของประเทศนั้นๆ ได้อีกด้วย ดังนั้นอันดับความสามารถทางการแข่งขันของประเทศใดประเทศหนึ่งมักจะแปรผกผันกับต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศนั้น เศรษฐกิจของกลุ่มอนุภูมิภาคแม่น้ำโขงกำลังขยายตัวอย่างรวดเร็วจากการรวมกลุ่มกันเพื่อสร้างความร่วมมือทางเศรษฐกิจ ความได้เปรียบด้านทรัพยากรธรรมชาติ และการเปิดเสรีด้านการลงทุนมากขึ้น รวมถึงการชะลอตัวของเศรษฐกิจในภูมิภาคอื่นๆ เช่นยุโรป หรือสหรัฐอเมริกา ทำให้นักลงทุนหันมาให้ความสนใจในตลาดใหม่ที่มีศักยภาพเช่นตลาดในประเทศ CLMV หรือ กัมพูชา สปป.ลาว เมียนมา และเวียดนาม ประเทศไทยมีที่ตั้งที่เป็นศูนย์กลางของอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง อีกทั้งยังมีขีดความสามารถทางการแข่งขันที่อยู่ในอันดับต้นๆของอาเซียนและอันดับที่ 1 ในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (ยกเว้นประเทศจีนตอนใต้ซึ่งไม่มีการจัดอันดับแยกส่วน) อย่างไรก็ดี ท่ามกลางบริบทของโลกที่เปลี่ยนแปลงไปอย่างรวดเร็ว โดยเฉพาะเทคโนโลยี สารสนเทศ ซึ่งเติบโตแบบก้าวกระโดด และจะเปลี่ยนแปลงรูปแบบการทำธุรกิจแบบดั้งเดิมไปอย่างรวดเร็ว ทุกประเทศต่างเร่งพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของตนให้มีศักยภาพมากขึ้นเพื่อให้สินค้าจากทั่วทุกมุมโลกไหลผ่านมายังประเทศของตน ซึ่งหากประเทศไทยไม่มียุทธศาสตร์ที่เหมาะสม และทันกาล ก็จะไม่เพียงทำให้อันดับความสามารถทางการแข่งขันลง แต่ยังทำให้สูญเสียโอกาสที่จะเกี่ยวเนื่องเติบโตทางเศรษฐกิจตามที่ควรจะเป็นอีกด้วย

ดังนั้น เพื่อให้เศรษฐกิจของประเทศไทยหลุดพ้นจากกับดักของประเทศรายได้ปานกลาง (Middle Income Trap) และพัฒนาไปสู่ประเทศที่มีรายได้สูงและมีความสามารถในการแข่งขันในระยะยาว จึงควรมุ่งพัฒนาระบบโลจิสติกส์ควบคู่ไปกับการพัฒนาอุตสาหกรรมอื่นๆของประเทศ โดยเอกสารวิจัยฉบับนี้ มุ่งทำการศึกษาวิจัยเกี่ยวกับยุทธศาสตร์และแนวทางในการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ทั้งด้านโครงสร้างพื้นฐาน ระบบการอำนวยความสะดวกทางการขนส่ง และบุคลากรด้านโลจิสติกส์รวมถึงผู้ประกอบการด้านโลจิสติกส์ เพื่อเป็นรากฐานในการพัฒนา

ก

ความสามารถในการแข่งขันของประเทศ ซึ่งสามารถนำไปเป็นกรณีศึกษาสำหรับการกำหนด  
ยุทธศาสตร์ในอุตสาหกรรมอื่นๆ ในโอกาสต่อไป

(นายนิธิ ภัทรโชค)

นักศึกษาวิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร

หลักสูตร วปอ. รุ่นที่ 59

ผู้วิจัย



## สารบัญ

|   | หน้า     |
|---|----------|
| บทคัดย่อ  | ก        |
| คำนำ  | ข        |
| สารบัญ  | ง        |
| สารบัญตาราง   | ช        |
| สารบัญแผนภาพ  | ฉ        |
| <b>บทที่ 1    บทนำ</b>  | <b>1</b> |
| ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา  | 1        |
| วัตถุประสงค์ของการวิจัย   | 3        |
| ขอบเขตของการวิจัย   | 3        |
| วิธีดำเนินการวิจัย  | 4        |
| ประโยชน์ที่ได้รับจากการวิจัย  | 4        |
| คำจำกัดความ   | 5        |
| <b>บทที่ 2    การทบทวนวรรณกรรม เอกสาร และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง</b>  | <b>6</b> |
| แนวคิดและความหมายของโลจิสติกส์และห่วงโซ่อุปทาน  | 6        |
| แนวคิดและความหมายของการเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์  | 8        |
| ประโยชน์ของการเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์   | 12       |
| รูปแบบการค้า และเทคโนโลยีที่เปลี่ยนไป และสิ่งแวดล้อมใหม่<br>ของการจัดการระบบโลจิสติกส์  | 13       |
| เอกสารและงานวิจัยเกี่ยวกับการพัฒนาการขนส่งสินค้าทางถนนเพื่อ<br>สนับสนุนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย                 | 16       |
| เอกสารและงานวิจัยเกี่ยวกับการพัฒนาโลจิสติกส์ (ระบบราง) เพื่อส่งเสริม<br>ความร่วมมือและความมั่นคงทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคุ่มแม่น้ำโขง | 18       |
| เอกสารและงานวิจัยเรื่องการเพิ่มศักยภาพของประเทศไทยให้เป็น<br>ศูนย์กลางขนส่งทางอากาศในอาเซียน  | 20       |
| เอกสารและงานวิจัยเรื่องการวิเคราะห์ศักยภาพของท่าเรือแหลมฉบัง<br>ในการเสริมสร้างและพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย                   | 21       |
| เอกสารและงานวิจัยเรื่องการพัฒนารูทธุรกิจขนส่งสินค้าของผู้ประกอบการไทย   | 23       |

## สารบัญ (ต่อ)

|                | หน้า   |            |
|----------------|--|------------|
|                | เอกสารและงานวิจัยเรื่องประเทศไทยกับนโยบายการเป็นศูนย์กลาง<br>โลจิสติกส์และขนส่งในอนุภูมิภาคอินโดจีน ศึกษากรณีเปรียบเทียบ<br>ศักยภาพการพัฒนาเศรษฐกิจ และระบบโลจิสติกส์กับประเทศเพื่อนบ้าน | 24         |
|                | บทความเรื่อง ระบบโลจิสติกส์อัจฉริยะ (Smart Logistics) ในประเทศ<br>เนเธอร์แลนด์   | 27         |
|                | การพัฒนาระบบ โลจิสติกส์ของสหภาพยุโรป   | 30         |
|                | สรุป   | 31         |
| <b>บทที่ 3</b> | <b>ความสามารถในการแข่งขันด้านโลจิสติกส์ของไทย</b>  | <b>35</b>  |
|                | ทำเลที่ตั้ง และภูมิประเทศ  | 35         |
|                | แนวพื้นที่เศรษฐกิจ (Economic Corridor) และเส้นทางเศรษฐกิจที่สำคัญใน<br>อนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (Greater Mekhong Subregion; GMS)  | 42         |
|                | ภาพรวมโลจิสติกส์ของประเทศไทย   | 48         |
|                | อันดับขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศไทย  | 53         |
|                | นโยบายของภาครัฐที่มีต่อการพัฒนาด้าน โลจิสติกส์ของประเทศ  | 62         |
|                | สถานะด้าน การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานระบบขนส่งของไทย  | 65         |
|                | สถานะด้าน กฎ ระเบียบ สิ่งอำนวยความสะดวกทางด้าน โลจิสติกส์ของไทย  | 90         |
|                | สถานะด้าน กำลังพล บุคลากร และแรงงานด้าน โลจิสติกส์ของไทย   | 95         |
|                | ประเด็นปัญหาการพัฒนาาระบบโลจิสติกส์ของไทย  | 98         |
|                | สรุป   | 103        |
| <b>บทที่ 4</b> | <b>ยุทธศาสตร์การเพิ่มขีดความสามารถทางการแข่งขันของประเทศ<br/>ด้วยการพัฒนาระบบโลจิสติกส์</b>  | <b>105</b> |
|                | วิสัยทัศน์   | 105        |
|                | วิเคราะห์แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย   | 105        |
|                | สรุปข้อคิดเห็นจากการสัมภาษณ์ผู้ทรงคุณวุฒิด้าน โลจิสติกส์   | 114        |
|                | การวิเคราะห์จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และอุปสรรค (SWOT Analysis)<br>ต่อระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย  | 118        |

## สารบัญ (ต่อ)

|  | หน้า       |
|--|------------|
| ยุทธศาสตร์หลักในการพัฒนาระบบ โลจิสติกส์อย่างครบวงจร เพื่อ<br>เพิ่มขีดความสามารถทางการแข่งขันของประเทศไทย | 128        |
| สรุป   | 175        |
| <b>บทที่ 5</b> <b>สรุปและข้อเสนอแนะ</b>  | <b>177</b> |
| สรุป   | 177        |
| ข้อเสนอแนะ   | 189        |
| <b>บรรณานุกรม</b>  | <b>193</b> |
| <b>ประวัติย่อผู้วิจัย</b>  | <b>199</b> |

## สารบัญตาราง

| ตารางที่ |  | หน้า |
|----------|--|------|
| 2-1      | ผู้ใช้งานและผู้ซื้อสินค้าผ่านทางอินเทอร์เน็ต   | 14   |
| 3-1      | ยอดการค้าชายแดนและค้าผ่านแดนของไทยในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง                            | 47   |
| 3-2      | อันดับความสามารถทางการแข่งขันของโลกปี 2559 โดย IMD                                     | 54   |
| 3-3      | อันดับและคะแนนความสามารถในการแข่งขันในอาเซียนโดย WEF                                   | 58   |
| 3-4      | อันดับความสามารถในการแข่งขันด้านโลจิสติกส์ในอาเซียนโดยธนาคารโลก                        | 61   |
| 3-5      | สัดส่วนการขนส่งสินค้าและต้นทุนการขนส่งในแต่ละรูปแบบ                                    | 66   |
| 3-6      | หน่วยงานที่รับผิดชอบด้านการขนส่งและจัดหาโครงสร้างพื้นฐาน                               | 66   |
| 3-7      | ระยะทางของถนนในความรับผิดชอบของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย                                | 67   |
| 3-8      | ระยะทางของถนนในความรับผิดชอบของกรมทางหลวง  | 67   |
| 3-9      | ระยะทางของถนนในความรับผิดชอบของกรมทางหลวงชนบท  | 68   |
| 3-10     | อุบัติเหตุจากการขนส่งสินค้าภายในประเทศจำแนกตามรูปแบบการขนส่ง                           | 70   |
| 3-11     | โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ตามแผนงานของรัฐบาล  | 73   |
| 3-12     | จำนวนสินค้าที่นำเข้าแยกตามประเภทการขนส่ง   | 76   |
| 3-13     | จำนวนสินค้าที่ส่งออกแยกตามประเภทการขนส่ง   | 76   |
| 3-14     | ปริมาณเรือ และปริมาณสินค้าเข้า-ออก ท่าเรือกรุงเทพ (คลองเตย)                            | 78   |
| 3-15     | ปริมาณเรือ และปริมาณสินค้าเข้า-ออก ท่าเรือแหลมฉบัง                                     | 79   |
| 3-16     | ปริมาณเรือ และปริมาณสินค้าเข้า-ออก ท่าเรือน้ำลึกสงขลา                                  | 80   |
| 3-17     | เปรียบเทียบท่าเรือสำคัญในอาเซียน   | 81   |
| 3-18     | รายชื่อท่าอากาศยานหลักของไทย   | 85   |
| 3-19     | รายชื่อท่าอากาศยานรองของไทย  | 86   |
| 3-20     | โครงการก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐาน  | 87   |
| 3-21     | ข้อกำหนดด้านจราจรของประเทศในภูมิภาคอินโดจีน  | 94   |
| 4-1      | สรุปข้อคิดเห็นจากการสัมภาษณ์ผู้ทรงคุณวุฒิทางด้านโลจิสติกส์ของประเทศไทย                 | 114  |
| 4-2      | SWOT Analysis  | 128  |
| 4-3      | การจัดทำยุทธศาสตร์จากการวิเคราะห์จุดอ่อนจุดแข็งโอกาสและอุปสรรค (TOWS Strategic Matrix) | 130  |
| 4-4      | ข้อกำหนดด้านจราจรของประเทศในภูมิภาคอินโดจีน  | 165  |

## สารบัญตาราง (ต่อ)

| ตารางที่ |  | หน้า |
|----------|--|------|
| 4-5      | ความแตกต่างระหว่างการขนส่งแบบเดิมและการขนส่งเพื่อพาณิชย์<br>อิเล็กทรอนิกส์ | 171  |
| 5-1      | เปรียบเทียบนิยามการเป็นศูนย์กลางทางโลจิสติกส์กับแนวทางการพัฒนา<br>กลยุทธ์  | 175  |

## สารบัญแผนภาพ

| แผนภาพที่ |  | หน้า |
|-----------|--|------|
| 1-1       | เปรียบเทียบความสามารถในการแข่งขันด้านโลจิสติกส์ของประเทศในอาเซียน                        | 2    |
| 2-1       | ยอดค้าปลีก E Commerce ทั่วโลก  | 13   |
| 2-2       | Triple Helix Concept   | 27   |
| 3-1       | แม่น้ำเจ้าพระยา  | 36   |
| 3-2       | แม่น้ำโขง  | 37   |
| 3-3       | ถนนสายเอเชีย 1   | 41   |
| 3-4       | ถนนสายเอเชีย 2   | 41   |
| 3-5       | ระเบียงเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง   | 43   |
| 3-6       | สัดส่วนมูลค่าการค้าชายแดนและผ่านแดนใน GMS เทียบกับมูลค่าการค้าระหว่างประเทศทั้งหมดของไทย | 47   |
| 3-7       | ยอดการค้าชายแดนและค้าผ่านแดนของไทยในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง                              | 48   |
| 3-8       | ต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยต่อ GDP  | 49   |
| 3-9       | สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทย  | 49   |
| 3-10      | ต้นทุนค่าขนส่งสินค้า   | 50   |
| 3-11      | ต้นทุนการเก็บรักษาสินค้าคงคลัง   | 51   |
| 3-12      | ต้นทุนบริหารจัดการ โลจิสติกส์  | 52   |
| 3-13      | สัดส่วนต้นทุนบริหารจัดการ โลจิสติกส์ภาคอุตสาหกรรมต่อยอดขายสุทธิ                          | 53   |
| 3-14      | อันดับสถานะทางเศรษฐกิจของไทย   | 56   |
| 3-15      | อันดับประสิทธิภาพของภาครัฐของไทย   | 56   |
| 3-16      | อันดับประสิทธิภาพของภาครัฐกิจของไทย  | 57   |
| 3-17      | อันดับโครงสร้างพื้นฐานของไทย   | 57   |
| 3-18      | อันดับปัจจัยย่อยทางการแข่งขันของไทย โดย WEF  | 59   |
| 3-19      | ภาพรวมอันดับความง่ายในการทำธุรกิจโดยธนาคารโลก  | 60   |
| 3-20      | อันดับความง่ายในด้านการค้าชายแดน โดยธนาคารโลก  | 61   |
| 3-21      | กลไกการขับเคลื่อนระบบ โลจิสติกส์โดยภาครัฐของไทย  | 63   |
| 3-22      | จำนวนรถยนต์จดทะเบียน และความยาวถนน   | 68   |
| 3-23      | งบประมาณลงทุนแยกตามรูปแบบการขนส่ง (ล้านบาท)  | 69   |

## สารบัญแผนภาพ (ต่อ)

| แผนภาพที่ | หน้า   |     |
|-----------|--|-----|
| 3-24      | การใช้พลังงาน จำแนกตามรูปแบบการขนส่ง (‘000 ตันเทียบเท่าน้ำมันดิบ)                  | 69  |
| 3-25      | โครงข่ายเส้นทางรถไฟในประเทศไทยในปัจจุบัน   | 71  |
| 3-26      | โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่และเส้นทางรถไฟสายใหม่                                     | 72  |
| 3-27      | สัดส่วนสินค้าที่มีการขนส่งทางรถไฟ  | 73  |
| 3-28      | สัดส่วนการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ตามรูปแบบการขนส่ง                               | 74  |
| 3-29      | สัดส่วนสินค้าที่มีการขนส่งระหว่างประเทศแยกตามประเภทการขนส่ง                        | 75  |
| 3-30      | เส้นทางการเดินเรือภายในประเทศ  | 77  |
| 3-31      | เส้นทางการเดินเรือโลก  | 82  |
| 3-32      | National Single Window   | 90  |
| 3-33      | จำนวนบุคลากรด้าน โลจิสติกส์ที่ต้องการเพิ่มขึ้นแต่ละปี                              | 96  |
| 3-34      | สัดส่วนผู้ประกอบการ โลจิสติกส์ของประเทศไทยตามขนาด                                  | 97  |
| 3-35      | สัดส่วนประเภทการให้บริการของผู้ประกอบการ โลจิสติกส์ในไทย                           | 97  |
| 3-36      | เปรียบเทียบทุนจดทะเบียนและจำนวนผู้ให้บริการ โลจิสติกส์ในไทย                        | 98  |
| 3-37      | สภาพเส้นทาง R12 จากด่านท่าแขก ไปจนถึงด่านที่เชื่อมต่อระหว่าง สปป. ลาว และ เวียดนาม | 99  |
| 4-1       | ภาพรวมแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบ โลจิสติกส์ของประเทศไทย                             | 108 |
| 4-2       | ระเบียงเศรษฐกิจตามนโยบาย One Belt One Road   | 119 |
| 4-3       | เส้นทางรถไฟ Malaysia’s East Coast Rail Link  | 132 |
| 4-4       | เส้นทางรถไฟ Malaysia’s East Coast Rail Link สะพานเศรษฐกิจของมาเลเซีย               | 133 |
| 4-5       | เส้นทางจากเมืองทวายไปตามแนวระเบียงเศรษฐกิจตอนใต้                                   | 136 |
| 4-6       | เส้นทางเสนอให้เกิดการพัฒนาเพิ่มเติมภายใต้กรอบความร่วมมืออนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง    | 139 |
| 4-7       | ทางหลวงเชื่อมอินเดีย เมียนมา และประเทศไทย  | 140 |
| 4-8       | สภาพเส้นทาง R12 จากด่านท่าแขก ไปจนถึงด่านที่เชื่อมต่อระหว่าง สปป. ลาว และ เวียดนาม | 141 |
| 4-9       | เส้นทางรถไฟไทยเพื่อเชื่อมกับ One belt One Road                                     | 143 |
| 4-10      | Para North-South Corridor  | 144 |

## สารบัญแผนภาพ (ต่อ)

| แผนภาพที่ |  | หน้า |
|-----------|--|------|
| 4-11      | เส้นทางสู่ยุโรปในอนาคต   | 145  |
| 4-12      | ภาพผู้คอนเทนเนอร์ที่ติดหัวลากขนส่งบนแคร่รถไฟ (Trailer on Flat Car)         | 149  |
| 4-13      | ท่าเรือชายฝั่งที่สำคัญของประเทศไทย   | 152  |
| 4-14      | ผังขั้นตอนการปฏิบัติพิธีการนำเข้าสินค้า                                    | 163  |
| 4-15      | ระดับการพัฒนาบริการของผู้ให้บริการด้านโลจิสติกส์                           | 168  |
| 4-16      | ผังกระบวนการโลจิสติกส์สำหรับการขายแบบพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์                 | 172  |
| 5-1       | เส้นทาง One Belt, One Road ซึ่งเชื่อมต่อกับเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจเหนือ-ใต้ | 178  |
| 5-2       | Tripple Helix Model  | 192  |



# บทที่ 1

## บทนำ

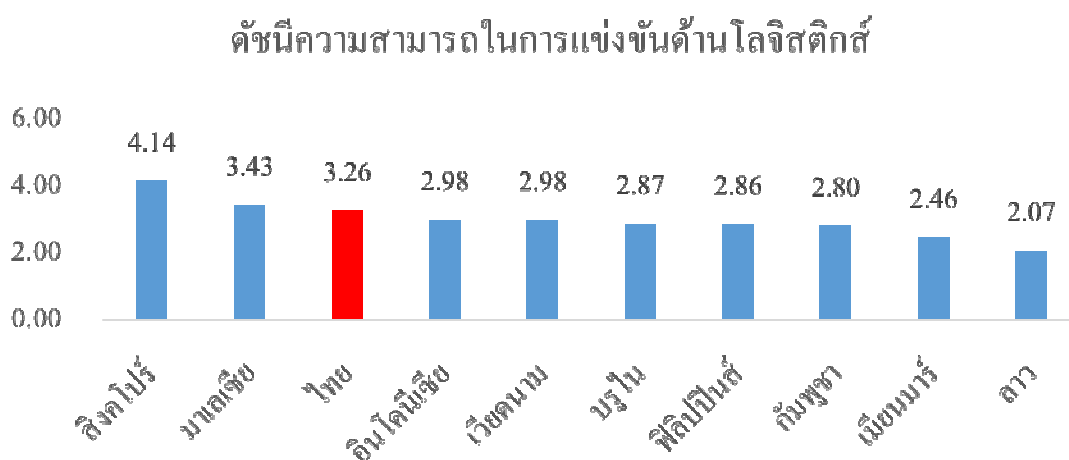
### ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

ในยุคโลกาภิวัตน์ที่การค้าภายในประเทศและต่างประเทศมีการเจริญเติบโตอย่างรวดเร็ว ส่งผลให้ประเทศต่างๆ ต้องพัฒนาศักยภาพของตนเองเพื่อให้สามารถแข่งขันในเวทีการค้าของโลกได้ ระบบโลจิสติกส์ถือได้ว่าเป็นหัวใจสำคัญในการเจริญเติบโตของเศรษฐกิจของประเทศ และยังเป็นหนึ่งในตัวชี้วัดความมีศักยภาพทางการแข่งขันที่สำคัญของประเทศ เนื่องจากจะเป็นกลไกขับเคลื่อนการไหลเวียนของสินค้าภายในประเทศ และ ระหว่างประเทศให้มีความคล่องตัวรวดเร็ว มีประสิทธิภาพมากขึ้น และยังเป็นกระบวนการสนับสนุนการขายสินค้าและบริการที่สำคัญอีกด้วย

นอกจากนี้ การรวมตัวเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนทำให้การเคลื่อนย้ายสินค้า และการลงทุนระหว่างประเทศสมาชิกอาเซียนมีความเป็นเสรีมากขึ้น ประเทศต่างๆจึงพยายามที่จะช่วงชิงเป็นศูนย์กลางทางด้านโลจิสติกส์ แต่หากพิจารณาสภาพภูมิศาสตร์ทำเลที่ตั้งของประเทศไทยพบว่า ตั้งอยู่ในทำเลที่เป็นชัยภูมิต่อการเป็นศูนย์กลางคมนาคมเมื่อเทียบกับประเทศอื่นๆ ในภูมิภาค มีพรมแดนเชื่อมต่อกับประเทศที่เศรษฐกิจเติบโตอย่างรวดเร็ว อาทิ เมียนมา ลาว กัมพูชา ซึ่งจะเชื่อมต่อไปยังประเทศเวียดนาม และจีนตอนใต้ได้ ดังนั้นการร่วมมือครั้งนี้ถือเป็นโอกาสสำคัญและก็เป็นความท้าทายของประเทศไทยที่จะต้องเริ่มพัฒนาระบบโลจิสติกส์เพื่อการเคลื่อนย้ายสินค้าและบริการต่างๆ ให้มีประสิทธิภาพและมีความเชื่อมโยงในหลายรูปแบบทั้งทางบก ทางน้ำ และทางอากาศ ทั้งภายในประเทศและระหว่างประเทศ

World Bank ได้จัดอันดับศักยภาพด้านโลจิสติกส์ของประเทศไทยอยู่ในลำดับที่ 3 ของประเทศในกลุ่มอาเซียน ต่ำกว่าประเทศสิงคโปร์และมาเลเซียในทุกๆด้าน ทั้งด้านนโยบาย ด้านโครงสร้างพื้นฐาน และด้านความมีประสิทธิภาพในการให้บริการห่วงโซ่อุปทาน ในขณะที่ลำดับที่ 4 และ 5 อย่างประเทศอินโดนีเซียและเวียดนามก็มีคะแนนไม่ทิ้งห่าง นอกจากนี้ หลายประเทศในภูมิภาคอาเซียนก็มีต้นทุนแรงงานที่ต่ำ และมีความอุดมสมบูรณ์ของทรัพยากรมากกว่าประเทศไทย หากผู้กำหนดนโยบายของประเทศไม่ให้ความสำคัญกับการพัฒนาระดับระบบโลจิสติกส์แล้ว ประเทศไทยก็จะเสียเปรียบทางการแข่งขัน และก็จะถูกลดอันดับศักยภาพด้านโลจิสติกส์ไปในที่สุด

แผนภาพที่ 1-1 เปรียบเทียบความสามารถในการแข่งขันด้าน โลจิสติกส์ของประเทศในอาเซียน



ที่มา : World Bank, 2559 : 51-54

ภาคธุรกิจหลักที่ขับเคลื่อนเศรษฐกิจของประเทศไทย ได้แก่ ภาคเกษตรกรรม ภาคการผลิต และภาคการท่องเที่ยวและบริการ ซึ่งระบบ โลจิสติกส์เป็นส่วนสำคัญต่อการเพิ่มขีดความสามารถและเพิ่มมูลค่าของธุรกิจดังกล่าวเป็นอย่างมาก ในประเทศที่มีการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ที่ดีจะสามารถเพิ่มมูลค่าการค้าขายสินค้าและบริการได้มากขึ้นกว่าประเทศอื่นๆ ในช่วงระยะเวลาเท่าเดิม เพราะจะสามารถประหยัดเวลาและต้นทุนการเคลื่อนย้ายสินค้าจากผู้ผลิตไปยังผู้ขายได้ ในทางตรงกันข้าม หากประเทศที่มีระบบโลจิสติกส์ที่ไม่มีประสิทธิภาพจะประสบกับต้นทุนที่สูง ไม่เพียงแต่เพียงต้นทุนการจัดส่งเท่านั้น แต่รวมถึงต้นทุนการบริหารห่วงโซ่อุปทานโดยภาพรวมด้วย ซึ่งจะส่งผลให้ต้นทุนสินค้าสูง และไม่สามารถสร้างข้อได้เปรียบในตลาดที่มีการแข่งขันกันอย่างรุนแรงในปัจจุบันได้ ดังนั้นผู้กำหนดนโยบายในหลายประเทศในปัจจุบันจึงหันมาเน้นย้ำและให้ความสนใจในการวางยุทธศาสตร์ด้านโลจิสติกส์กันอย่างเข้มข้นเพื่อสร้างห่วงโซ่อุปทานที่มีประสิทธิภาพ รวดเร็ว และยั่งยืน

อย่างไรก็ตาม ในช่วงเริ่มต้นของการพัฒนาระบบ โลจิสติกส์ของประเทศไทย จำเป็นต้องพิจารณาประเทศเพื่อนบ้านที่มีอาณาเขตติดกันและอยู่ย่านเดียวกัน กล่าวคือ กลุ่มประเทศในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (Greater Mekong Sub-Region ; GMS) อันประกอบด้วย จีน กัมพูชา สปป.ลาว เมียนมาร์ เวียดนาม และไทย ซึ่งมีโครงการในการพัฒนาใช้ทรัพยากรร่วมกัน ทั้งนี้ไม่อาจที่จะละเลยประเทศมาเลเซีย และสิงคโปร์ไปได้ เพราะเป็นเส้นทางเดินเรือที่สำคัญในย่านนี้ การที่ไทยจะเป็นศูนย์กลางด้าน โลจิสติกส์ในภูมิภาคนี้ได้ สัดส่วนรูปแบบการขนส่งจะต้องถูกปรับเปลี่ยนมาใช้รูปแบบที่ประหยัดมากขึ้น รวมทั้งต้องจัดการระบบโลจิสติกส์อย่างต่อเนื่องและครบวงจรทั้งด้าน โครงสร้างพื้นฐาน ระบบ ระเบียบ และกฎหมายที่เกี่ยวข้อง รวมถึง บุคลากร นี่จึงเป็น โอกาสที่ดี

ในการพัฒนาต่อยอดระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยให้ก้าวไปสู่การเป็นผู้นำในอนุภูมิภาค ซึ่งจะส่งผลให้การบริโภคภายในประเทศ และการส่งออกขยายตัวมากขึ้น สร้างความเชื่อมั่นดึงดูด นักลงทุนทั้งจากต่างประเทศและในประเทศให้ขยายฐานการผลิตในประเทศไทยเพิ่มขึ้น และผลักดันให้ประเทศไทยก้าวพ้นจากกับดักของประเทศรายได้ปานกลาง (Middle Income Trap) ไปสู่ประเทศที่มีรายได้สูงขึ้นต่อไป

## วัตถุประสงค์ของการวิจัย

1. เพื่อศึกษาศักยภาพของระบบโลจิสติกส์ของประเทศอย่างครบวงจร
2. เพื่อเสนอยุทธศาสตร์การเพิ่มความสามารถในการแข่งขันของระบบโลจิสติกส์

ของประเทศ

## ขอบเขตของการวิจัย

ศึกษาศถานภาพปัจจุบัน จุดเด่นและจุดด้อย ของระบบโลจิสติกส์ไทยเทียบกับประเทศในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง รวมทั้งบทบาทที่มีต่อกิจกรรมเศรษฐกิจอื่นๆ และแนวโน้มในอนาคต และเปรียบเทียบปัจจัยที่สร้างความได้เปรียบด้านโลจิสติกส์ของประเทศ และบทบาทของเทคโนโลยีและนวัตกรรมในการสร้างมูลค่าเพิ่มให้กับอุตสาหกรรมของประเทศไทย และเสนอแนะยุทธศาสตร์ และ model การพัฒนา และการเพิ่มศักยภาพระบบโลจิสติกส์ประเทศไทยอย่างครบวงจร พร้อมโอกาสในการนำเทคโนโลยีและนวัตกรรมมาใช้ในการบริหารระบบโลจิสติกส์ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพ และสร้างมูลค่าทางเศรษฐกิจที่จะเกิดขึ้นจากการยกระดับห่วงโซ่มูลค่า

ทั้งนี้ ในรายละเอียด จะทำการศึกษาถึงนิยามของการเป็นศูนย์กลางทางด้านโลจิสติกส์ในภูมิภาค และศึกษาถึงสถานภาพของระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยในช่วงที่ผ่านมา ปัจจุบัน และแนวโน้มในอนาคต ท่ามกลางสภาพแวดล้อมที่เปลี่ยนแปลงไป รวมถึงกรณีศึกษาของประเทศที่มีศักยภาพในการจัดการระบบโลจิสติกส์ระดับโลก และนำมาวิเคราะห์ถึงจุดเด่น จุดด้อย และโอกาสและอุปสรรคของประเทศไทย เพื่อหากกลยุทธ์ที่จะสามารถพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของไทยให้เป็นศูนย์กลางทางโลจิสติกส์ในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง

## วิธีดำเนินการวิจัย

จะใช้วิธีการวิจัยเชิงคุณภาพ (Qualitative Research) โดยศึกษาข้อมูลทั้งในระดับปฐมภูมิ ได้แก่ การสัมภาษณ์ สันทนา จดบันทึกและสังเกตการณ์ และข้อมูลในระดับทุติยภูมิ ได้แก่ การทบทวนวรรณกรรมและวิเคราะห์เอกสาร โดยอาศัยข้อมูลที่ได้รับการยอมรับจากทั้งในประเทศและต่างประเทศ เช่น รายงานจากหน่วยงานภาครัฐและเอกชน งานวิจัยของสถาบันการศึกษา

## ประโยชน์ที่ได้รับจากการวิจัย

1. ได้แนวคิดในการจัดทำยุทธศาสตร์เพื่อเสริมสร้างศักยภาพระบบ โลจิสติกส์ของประเทศไทย ซึ่งจะสามารถกระจายความเจริญไปสู่ท้องถิ่นต่างๆ ก่อให้เกิดการเติบโตทางเศรษฐกิจ การจ้างงาน และลดความเหลื่อมล้ำ และความขัดแย้งทางสังคมได้ รวมถึงจะได้ระบบ โลจิสติกส์ที่มีประสิทธิภาพ ต้นทุนต่ำ และเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมมากขึ้นด้วย
2. ได้แนวทางในการส่งเสริมความสามารถการแข่งขันของประเทศไทยโดยการพัฒนาระบบโลจิสติกส์อย่างครบวงจร เพื่อเพิ่มมูลค่าทางเศรษฐกิจผ่านการยกระดับห่วงโซ่มูลค่าของธุรกิจ และสร้างแรงดึงดูดให้มีการลงทุนในประเทศไทยเพิ่มมากขึ้น
3. ได้แนวทางข้อเสนอแนะต่อภาครัฐและภาคเอกชนในการนำไปปฏิบัติเพื่อเพิ่มขีดความสามารถให้กับประเทศไทยด้านโลจิสติกส์ และดึงดูดให้นักลงทุน ผู้ผลิต ผู้ประกอบการค้าขายและการขนส่งในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขงให้มาใช้เส้นทางและใช้บริการด้าน โลจิสติกส์ของประเทศไทย

## คำจำกัดความ

|   |         |   |
|---|---------|---|
| โลจิสติกส์  | หมายถึง | ระบบการจัดการการส่งสินค้า ข้อมูล และทรัพยากรอย่างอื่นต่างๆ ทุกอย่างที่มีการขนส่ง หรือเคลื่อนย้ายจากจุดต้นทางไปยังจุดบริโภคตามความต้องการของลูกค้า   |
| อนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (Great Mekong Sub-Region ; GMS) | หมายถึง | กลุ่มประเทศซึ่งมีอาณาเขตติดกันและอยู่ในย่านเดียวกัน ซึ่งมีกรอบความร่วมมือกันทางเศรษฐกิจร่วมกันเพื่อส่งเสริมให้เกิดการขยายตัวทางการค้า การลงทุน อุตสาหกรรม การเกษตร และบริการสนับสนุนการจ้าง |

งานและยกระดับความเป็นอยู่ของประชาชนในพื้นที่ให้  
ดีขึ้น ส่งเสริมและพัฒนาความร่วมมือทางเทคโนโลยี  
และการศึกษาระหว่างกัน ตลอดจนการใช้  
ทรัพยากรธรรมชาติที่ส่งเสริมกันอย่างมีประสิทธิภาพ  
ส่งเสริมและเพิ่มขีดความสามารถ รวมทั้งโอกาสทาง  
เศรษฐกิจในเวทีการค้าโลก โดยประกอบไปด้วย 6  
ประเทศสมาชิก ได้แก่ จีน กัมพูชา สปป.ลาว เมียนมาร์  
เวียดนาม และไทย

## บทที่ 2

### การทบทวนวรรณกรรม เอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

ในยุคที่เศรษฐกิจโลกเปลี่ยนไปโดยผู้ผลิตมีอำนาจต่อรองถดถอยลงในขณะที่ผู้บริโภคหรือลูกค้ามีอำนาจต่อรองและทางเลือกมากขึ้น ทำให้ผู้ผลิตต้องเพิ่มมูลค่า และความแตกต่างในตัวสินค้าและบริการมากขึ้น ซึ่งเป็นการเปลี่ยนแปลงของกลไกทางการตลาดในช่วงไม่กี่ปีที่ผ่านมา ดังนั้นความสะดวกรวดเร็วด้านเวลาได้เข้ามามีส่วนเกี่ยวข้องกับวงจรการบริโภคสินค้าเป็นอย่างมาก ธุรกิจในปัจจุบันนอกจากจะต้องแข่งขันทางด้านคุณภาพสินค้าแล้ว ยังต้องแข่งขันในด้านเวลา ความพึงพอใจต่อลูกค้า รวมถึงต้องมีเทคโนโลยีที่ทันสมัยและมีนวัตกรรมเพิ่มมูลค่าให้กับสินค้าอีกด้วย

ระบบโลจิสติกส์ได้ถูกนำมาใช้ในธุรกิจอย่างเต็มรูปแบบโดยหวังว่าจะลดเวลา (Lead Time) ของการสั่งซื้อ การผลิต การจัดส่งสินค้าให้แก่ผู้บริโภค ซึ่งจะทำให้สินค้าถึงมือผู้บริโภคแบบสดใหม่ รวดเร็ว น่าเชื่อถือ และจะทำให้มีผลโดยตรงต่อราคาสินค้า และเพิ่มยอดขายและกำไรให้กับกิจการในที่สุด ในบทที่ 2 นี้จะกล่าวถึงแนวคิดและความหมายของโลจิสติกส์และห่วงโซ่อุปทาน และสรุปข้อเสนอแนะของงานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับโลจิสติกส์ เพื่อเป็นแนวทางในการพัฒนาต่อยอดจัดทำงานวิจัยนี้ต่อไป

#### แนวคิดและความหมายของโลจิสติกส์และห่วงโซ่อุปทาน

โลจิสติกส์<sup>1</sup> (Logistics) เริ่มใช้ตั้งแต่ในสมัยสงครามโลกครั้งที่ 1 หมายถึงการจัดระบบพลานุการส่งเสบียงและกำลังบำรุงทางทหาร ซึ่งรวมทั้งการสร้างสาธารณูปโภคขั้นพื้นฐาน เช่น ทางรถไฟ ถนน ท่าเรือ สนามบิน สถานที่จัดเก็บเสบียงอาวุธ สัมภาระ และยานพาหนะในการลำเลียงอาวุธยุทโธปกรณ์ การจัดการโลจิสติกส์ได้พัฒนาเรื่อยมาจนถึงปลายศตวรรษที่ 19 สหรัฐอเมริกาเริ่ม

---

<sup>1</sup>คณะกรรมการการพัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ. “การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของไทย” (เอกสารประกอบแผนแม่บทการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย. 2548). หน้า 1.

มีการแพร่กระจายสินค้าพืชผลทางการเกษตร แลกเปลี่ยนสินค้าอุปโภคบริโภคกันอย่างแพร่หลาย จนทำให้เกิดการจัดรูปแบบการกระจายสินค้าอุตสาหกรรมและกิจกรรมอื่นๆ ที่เป็นรูปแบบหนึ่งของการจัดการโลจิสติกส์ในปัจจุบัน

ดังนั้นการจัดการ โลจิสติกส์<sup>2</sup> (Logistics Management) ในปัจจุบัน หมายถึง กระบวนการทำงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการวางแผน การดำเนินการ การควบคุมการทำงานขององค์กร รวมทั้งการบริหารจัดการข้อมูล ข่าวสาร และธุรกรรมที่เกี่ยวข้อง ให้มีการเคลื่อนย้าย จัดเก็บรวบรวม กระจายสินค้า วัตถุดิบ ชิ้นส่วนประกอบและบริการให้มีประสิทธิภาพและประสิทธิผลสูงสุด โดยคำนึงถึงความต้องการและความพึงพอใจของลูกค้าเป็นสำคัญ

จากนิยามดังกล่าวจะเห็นได้ว่าโลจิสติกส์มีขอบข่ายกว้างขวางและเป็นส่วนหนึ่งของห่วงโซ่อุปทาน (Supply Chain)<sup>3</sup> ซึ่งห่วงโซ่อุปทานหมายถึง กระบวนการทางธุรกิจ ซึ่งเริ่มตั้งแต่การแยกวัตถุดิบไปจนกระทั่งถึงเสร็จสิ้นกระบวนการหรือถึงมือลูกค้าที่ใช้สินค้าจริงๆ ตลอดจนกระบวนการที่อยู่ระหว่างกลางอันได้แก่ การขนส่ง การเก็บสินค้า และการขายสินค้าให้กับลูกค้า

วิทยา สุหฤตดำรง<sup>4</sup> ให้ความหมายไว้ว่า โลจิสติกส์และการจัดการโซ่อุปทานเป็นเรื่องที่เกี่ยวข้องกับการบูรณาการที่รวบรวมเอากิจกรรมที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับการจัดหา การเคลื่อนย้าย การจัดเก็บ การจัดส่งสถานะทั้งหมดของสินค้าที่ทำการผลิต โดยมีการบริการและบริหารข้อมูลเป็นปัจจัยสนับสนุนที่ช่วยทำให้การดำเนินงานต่าง ๆ ดังกล่าวสามารถบรรลุเป้าหมายได้อย่างมีประสิทธิภาพ ซึ่งสอดคล้องกับ ธนิต โสรรัตน์<sup>5</sup> นักวิชาการและผู้ให้บริการโลจิสติกส์ได้ให้ความหมายว่าเป็นกิจกรรมหรือการกระทำใด ๆ เพื่อให้ได้มาซึ่งสินค้าและบริการ เพื่อก่อให้เกิดการเคลื่อนย้าย จัดเก็บ และกระจายสินค้าจากแหล่งที่ผลิต (Source of Origin) จนสินค้าได้มีการส่งมอบไปถึงแหล่งที่มีความต้องการ (Source of Consumption) โดยกิจกรรมดังกล่าวจะต้องมีลักษณะเป็นกระบวนการบูรณาการ โดยเน้นประสิทธิภาพและประสิทธิผล มีเป้าหมายในการส่งมอบแบบ

<sup>2</sup>เรื่องเดียวกัน. หน้า 1.

<sup>3</sup>“Supply Chain คืออะไร?”. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก : <https://ispying.blogspot.com/2013/11/supply-chain.html>, 2560.

<sup>4</sup>วิทยา สุหฤตดำรง. โลจิสติกส์และการจัดการโซ่อุปทานอธิบายได้ง่ายนิดเดียว. (กรุงเทพมหานคร : ซีเอ็ดยูเคชั่น, 2546). หน้า 9-13.

<sup>5</sup>ธนิต โสรรัตน์. What is Logistics?. (กรุงเทพฯ : V-Serve Group, 2547). หน้า 3.

ทันเวลา (Just-in-Time) เพื่อลดต้นทุนรวม โดยมุ่งเน้นให้เกิดความพึงพอใจแก่ลูกค้า (Customers Satisfaction) และส่งเสริมให้เกิดมูลค่าเพิ่มแก่สินค้าและบริการ ทั้งนี้กระบวนการต่างๆ ของระบบโลจิสติกส์ จะต้องมีลักษณะปฏิสัมพันธ์ที่สอดคล้องประสานกัน ในอันที่จะบรรลุวัตถุประสงค์ร่วมกัน

โลจิสติกส์มีบทบาทในการขับเคลื่อนระบบการค้าและระบบเศรษฐกิจของประเทศ เนื่องจากเป็นแหล่งรายจ่ายสำคัญสำหรับภาคธุรกิจ และก่อให้เกิดผลกระทบเกี่ยวเนื่องกับกิจกรรมอื่นในระบบเศรษฐกิจ ดังนั้นหากประเทศใดมีระบบโลจิสติกส์ที่ดี มีประสิทธิภาพ ย่อมส่งผลต่อความสามารถในการทำกำไรของภาคเอกชน รวมไปถึงเพิ่มศักยภาพในการแข่งขันของอุตสาหกรรม และส่งผลต่อขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศดีขึ้นในท้ายที่สุด โดยเฉพาะอย่างยิ่งภายใต้สภาพการแข่งขันทางธุรกิจและการค้าระหว่างประเทศในปัจจุบันซึ่งมีลักษณะเป็นระบบเศรษฐกิจแบบใหม่ ที่ความต้องการของลูกค้าเปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็ว ในขณะที่ผู้ประกอบการยังมุ่งแสวงหากำไรสูงสุด ดันทุนการผลิตต่ำ การจัดการโลจิสติกส์ และการจัดการห่วงโซ่อุปทาน จึงเป็นหัวใจสำคัญที่จะช่วยยกระดับขีดความสามารถในการแข่งขัน โดยอาศัยการจัดการโลจิสติกส์เป็นกระบวนการวางแผนและประสานงานทุกกิจกรรม เพื่อสนองความต้องการสินค้าและบริการของลูกค้าอย่างมีคุณภาพ ที่ระดับต้นทุนต่ำสุด

### แนวคิดและความหมายของการเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์

ศูนย์กลางโลจิสติกส์<sup>6</sup> (Logistics Hub) หมายถึง เป็นศูนย์กลางเชื่อมโยงกิจกรรมทางโลจิสติกส์ทั้งหมดไว้อย่างเป็นระบบ อันประกอบด้วย การขนส่ง การคลังสินค้า การบริการ และการอำนวยความสะดวกทางการค้า ซึ่งจะทำให้ศูนย์กลางโลจิสติกส์สามารถกระจายสินค้าภายในประเทศ และสามารถจัดการเคลื่อนย้ายสินค้าทั้งขาเข้าและขาออกของประเทศไทยได้อย่างมีประสิทธิภาพ นั่นคือความสามารถในการเชื่อมโยงเครือข่ายการกระจายสินค้าทั้งภายในและต่างประเทศ เพื่อให้เกิดกระบวนการสร้างงานหรือเพิ่มคุณค่า (Value Added Process) กับสินค้าที่ส่งผ่านในโซ่อุปทานนั้น ๆ โดยจะต้องมีองค์ประกอบดังนี้

1. ต้องมีทำเลที่ตั้งของประเทศที่เหมาะสม อยู่กึ่งกลางและมีชายแดนเชื่อมต่อกับประเทศเพื่อนบ้านต่างๆ ในภูมิภาค และสามารถเชื่อมโยงต่อไปยังประเทศข้างเคียงอื่นๆ ที่มีศักยภาพ

---

<sup>6</sup>คณะกรรมการการพัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ. เรื่องเดิม. หน้า 41.



ทางการค้าได้ ลักษณะของภูมิภาคประเทศจะต้องไม่เป็นอุปสรรคต่อการเชื่อมโยงประเภทการขนส่ง ทั้งภายในประเทศและกับประเทศข้างเคียง นอกจากนี้ลักษณะภูมิอากาศจะต้องไม่เป็นอุปสรรคต่อการขนส่ง และปลอดภัยจากภัยธรรมชาติ

2. ต้องมีพื้นที่เหมาะสมแก่การเชื่อมโยงการขนส่งระหว่างประเทศ มีเขตแดนติดต่อกับประเทศอื่นในทวีปเป็นแผ่นดินใหญ่ อีกทั้งพื้นที่ทางออกทะเลและสามารถพัฒนาพื้นที่เป็นท่าเรือสากล โดยมีชายฝั่งทะเลที่สะดวกต่อการเชื่อมโยงสู่ทะเลเปิดและอยู่ในเส้นทางหลักของการขนส่งทางทะเลและทางอากาศของโลก

3. ต้องมีพรมแดนล้อมรอบด้วยประเทศเพื่อนบ้านที่มีปฏิสัมพันธ์ที่ดี รวมทั้งมีลักษณะของระบอบการเมือง เศรษฐกิจ สังคมและวัฒนธรรม-ศาสนา ที่ไม่เป็นอุปสรรคต่อการค้า การลงทุน การไปมาหาสู่และเชื่อมโยงเส้นทางขนส่งระหว่างกัน

4. ต้องมีนโยบายสาธารณะซึ่งส่งเสริมต่อการเชื่อมโยงการขนส่งและเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน โดยภาคการเมืองและภาครัฐจะต้องมีการดำเนินการในด้านความสัมพันธ์กับประเทศเพื่อนบ้านรวมทั้งมีการจัดสรรงบประมาณและให้มีกฎหมายบังคับ ซึ่งไม่เป็นอุปสรรคและเกื้อกูลต่อความเป็นศูนย์กลางการขนส่ง

5. ต้องมีระบบโครงสร้างเศรษฐกิจการเมืองที่เข้มแข็ง โดยประเทศที่จะเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ของอนุภูมิภาค จะต้องมีการสร้างทางเศรษฐกิจ ที่มีเสถียรภาพทั้งทางด้านการเงิน การคลัง มีการเจริญเติบโตทางภาคการผลิต และ/หรือบริการที่สามารถสนับสนุนต่อการค้า การลงทุน และให้ความช่วยเหลือแก่ประเทศเพื่อนบ้าน

6. ต้องมีสถานภาพการพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานคมนาคมและขนส่งและระบบโลจิสติกส์ที่มีประสิทธิภาพ ระบบโครงสร้างด้านโลจิสติกส์เพื่อรองรับการขนส่งที่มีประสิทธิภาพและมาตรฐาน เป็นปัจจัยสำคัญที่จะทำให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางด้านโลจิสติกส์ในอนุภูมิภาค ที่สามารถเชื่อมโยงทั้งภายในประเทศและประเทศเพื่อนบ้านในภูมิภาค ทุกรูปแบบการขนส่ง ประกอบด้วย ถนน ทางรถไฟ ทางน้ำ ทางอากาศ รวมทั้งระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ กฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้องกับการขนส่ง ซึ่งจะเป็นปัจจัยเสริมให้ภาคธุรกิจมีต้นทุนโลจิสติกส์ที่สามารถแข่งขันในการขนส่งของภูมิภาค และรูปแบบการขนส่งต่างๆ จะต้องเชื่อมโยงกันอย่างต่อเนื่อง ราบรื่น รวมถึงมีสิ่งอำนวยความสะดวกในการขนถ่ายสินค้าเพื่อเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งอย่างเพียบพร้อม

7. ต้องมีการพัฒนาระบบเทคโนโลยีสารสนเทศที่มีประสิทธิภาพ โดยจะต้องมีการจัดการการไหลเวียนของข้อมูล ข่าวสาร ที่ส่งเสริมต่อการขนส่งระหว่างประเทศ รวมทั้งความสามารถ

ในการจัดการข้อมูลประมาณมหาศาลอย่างรวดเร็วและแม่นยำ เชื่อมโยงข้อมูลกันอย่างบูรณาการระหว่างภาครัฐและภาคเอกชน

8. มีกฎระเบียบ ขั้นตอน และวิธีการอำนวยความสะดวกในด้านการค้าการลงทุน และการขนส่งภายในประเทศ และระหว่างประเทศเพื่อนบ้านใกล้เคียงแบบบูรณาการ เพื่อให้เกิดความรวดเร็ว คล่องตัว และต่อเนื่อง ลดความซ้ำซ้อนในการทำธุรกรรม และมีมาตรฐานเหมือนกันซึ่งสอดคล้องกับองค์การการค้าโลก (WTO) ที่ได้ให้คำนิยามของการอำนวยความสะดวกทางการค้า (Trade Facilitation) คือ กระบวนการทางการค้าระหว่างประเทศที่ง่ายไม่ยุ่งยาก ซึ่งรวมไปถึงกิจกรรมการปฏิบัติ และพิธีการที่มีความเกี่ยวข้องกับการรวบรวม การส่งมอบ การติดต่อสื่อสารและระบบข้อมูลที่ต้องการสำหรับการเคลื่อนย้ายสินค้าระหว่างประเทศ โดยมีเป้าหมายสำคัญเพื่อลดค่าใช้จ่ายและระยะเวลาที่ใช้ในการทำธุรกรรมทางการค้าทั้งภายในและระหว่างประเทศของหน่วยงานภาครัฐและเอกชนที่เกี่ยวข้อง

9. ต้องมีบุคลากรและองค์ความรู้ที่เพียงพอและมีประสิทธิภาพ การที่จะเป็นศูนย์กลางด้านโลจิสติกส์ได้จะต้องอาศัยจำนวนบุคลากรที่มีทักษะและองค์ความรู้เกี่ยวกับโลจิสติกส์ ซึ่งจะเกี่ยวข้องกับภาคการศึกษาในการผลิตบุคลากรที่มีคุณภาพเข้าสู่อุตสาหกรรมโลจิสติกส์อย่างเพียงพอ

อีกแนวคิดหนึ่ง กล่าวถึงความหมายของศูนย์กลางโลจิสติกส์<sup>7</sup> ไว้ว่า เป็นการใช้ประโยชน์เชิงพื้นที่ในการเชื่อมโยงกิจกรรมทางเศรษฐกิจโดยอาศัยระบบการขนส่งสินค้า ซึ่งเกี่ยวข้องกับระบบโครงสร้างพื้นฐาน คมนาคมขนส่งในการเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน โดยประเทศซึ่งสามารถที่จะเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ได้ จะต้องอาศัยปัจจัยทางภูมิศาสตร์และทำเลที่ตั้ง รวมถึงมีการพัฒนาโครงสร้างคมนาคมขนส่งทั้งภายในประเทศกับประเทศเพื่อนบ้าน ทั้งในระดับภูมิภาคและระดับโลก ดังนั้น การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ให้มีประสิทธิภาพ โดยมีต้นทุนที่มีความได้เปรียบทางการแข่งขัน (Competitive Advantage) ซึ่งจะก่อให้เกิดประโยชน์ต่อทางเศรษฐกิจและความเจริญของประเทศในลักษณะที่มีความยั่งยืน โดยจะต้องมีองค์ประกอบของการเป็นศูนย์กลางด้านโลจิสติกส์ ดังนี้

---

<sup>7</sup>ดร.ธนิต โสรัตน์. “AEC โอกาสและความท้าทายของธุรกิจให้บริการโลจิสติกส์”. (รายงานพิเศษ. 2 มิถุนายน 2558).

1. ต้องมียุทธศาสตร์การพัฒนาผู้ให้บริการ โลจิสติกส์ กล่าวคือ การร่วมมือระหว่างภาครัฐ และผู้ประกอบการจะต้องมีการจัดทำยุทธศาสตร์ว่าด้วยการพัฒนาภาคบริการ โลจิสติกส์ ให้มีขีดความสามารถในการแข่งขันในระดับนานาชาติ
2. มีการพัฒนาผู้ประกอบการและทรัพยากรมนุษย์ด้าน โลจิสติกส์ ด้วยการเข้าไปพัฒนาองค์กรผู้ให้บริการ โลจิสติกส์ ทั้งรายกลางและรายย่อย เพื่อให้มีการรวมตัวกันในการที่จะเสริมสร้างทักษะ และยกระดับมาตรฐานการให้บริการอย่างมืออาชีพ
3. ต้องสนับสนุนให้มีการใช้นวัตกรรมและเทคโนโลยี ในลักษณะ Electronic Solution Base เพื่อให้สามารถตรวจสอบระบบงานและติดตามงานได้ในระบบอิเล็กทรอนิกส์ เพื่อพัฒนาและยกระดับมาตรฐานผู้ให้บริการ โลจิสติกส์ไทย ไปสู่ผู้ให้บริการระดับนานาชาติ ด้วยการสนับสนุนให้เกิดความร่วมมือในลักษณะที่เป็น Cluster ทั้งในระดับที่เป็นผู้ให้บริการ โลจิสติกส์ในในประเทศด้วยกัน และผู้ให้บริการในประเทศเพื่อนบ้าน เพื่อสามารถขยายการดำเนินธุรกิจ เชื่อมโยงกับประเทศต่างๆ ได้อย่างบูรณาการ
4. ต้องมีการพัฒนาเครือข่ายหรือ Network เพราะการบริการเกี่ยวข้องกับการเชื่อมโยง การส่งมอบสินค้าบริการและข้อมูลให้กับผู้รับบริการซึ่งอยู่กันคนละประเทศ จำเป็นที่จะต้องมีส่วนงานสาขาหรือตัวแทนที่เรียกว่า “Agency” ด้วยการสร้างเครือข่าย (Network Agency)
5. ต้องสนับสนุนการรวมตัวกันของผู้ประกอบการ ให้มีองค์กรที่มีศักยภาพในการควบคุมมาตรฐานวิชาชีพ ให้มีความรับผิดชอบ มีการควบคุมจริยธรรม และมีการจัดทำเว็บไซต์ บัญชีรายชื่อผู้ให้บริการที่มีคุณภาพ เพื่อเป็นข้อมูลให้กับผู้ใช้บริการ ทั้งในและต่างประเทศ
6. มีการสร้างเครือข่ายคลัสเตอร์กับภาคอุตสาหกรรม ในลักษณะที่เป็นเครือข่ายโซ่อุปทาน โดยนำผู้ให้บริการ โลจิสติกส์เข้าไปสู่โซ่แห่งคุณค่า (Value Chain) ของภาคอุตสาหกรรม
7. ส่งเสริมให้มีการรวมกลุ่มเครือข่ายผู้ให้บริการรายย่อย โดยรัฐควรจะมีหน่วยงานทำหน้าที่ในการส่งเสริมให้เกิดการรวมกลุ่มของผู้ประกอบการรายย่อย เพื่อให้เกิดการร่วมมือการให้บริการแบบครบวงจร
8. ต้องมีการวางแผนระบบ โลจิสติกส์และการจัดการโซ่อุปทานร่วมกันในภาวะฉุกเฉิน เพื่อให้การให้บริการยังสามารถทำได้อย่างต่อเนื่อง ในลักษณะที่เรียกว่า BCM : Business Continuity Management
9. ในด้านฐานการผลิตร่วมกัน จะต้องสนับสนุนให้ผู้ให้บริการ โลจิสติกส์ไปลงทุนในต่างประเทศ ทั้งนี้ภายใต้การเคลื่อนย้ายของภาคอุตสาหกรรมในการลงทุนในประเทศเพื่อนบ้าน รัฐบาลจำเป็นต้องสนับสนุนให้ผู้ประกอบการภาคบริการสามารถไปลงทุนในประเทศเพื่อน

บ้าน ซึ่งจะต้องมีมาตรการส่งเสริมการลงทุนให้กับภาคบริการที่ชัดเจน จำเป็นที่จะต้องปรับปรุงกฎหมายให้เอื้อต่อการลงทุนในต่างประเทศ

10. ภาครัฐจะต้องเร่งปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวก ทั้งการปรับแก้กฎหมาย ระเบียบข้อบังคับให้เอื้อต่อการให้บริการของผู้ประกอบการ โลจิสติกส์ โดยเฉพาะการขึ้นทะเบียนและยกระดับความเป็นวิชาชีพในสาขาวิชาต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับโลจิสติกส์ เช่น ตัวแทนออกของรับอนุญาต การยกระดับพนักงานขับรถขึ้นเป็นวิชาชีพในแต่ละประเภทของรถขนส่ง มีใบอนุญาตเฉพาะ การขึ้นทะเบียนหัวหน้าคลัง หรือนายคลังสินค้า เป็นต้น

### ประโยชน์ของการเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์

ภาวะเศรษฐกิจในปัจจุบันการแข่งขันด้านการผลิตและการตลาดมีความรุนแรง จึงไม่อาจปฏิเสธได้ว่า โลจิสติกส์กลายมาเป็นปัจจัยหนึ่งที่มีบทบาทสำคัญต่อการสร้างความได้เปรียบในการแข่งขัน การเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์จะก่อให้เกิดผลดีต่อประเทศทั้งทางตรงและทางอ้อม ซึ่งประกอบด้วย

1. กระบวนการสร้างคุณค่า หรือมูลค่าเพิ่มที่เกิดขึ้นจากกิจกรรมโลจิสติกส์ ทั้งสินค้าและบริการที่ส่งผ่านในห่วงโซ่อุปทานและโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์ ไม่ว่าจะเป็นจุดรวบรวมและกระจายสินค้า ท่าอากาศยาน หรือท่าเรือ

2. การประหยัดจากขนาด (Economies of Scale) และการประหยัดจากความรวดเร็ว (Economies of Speed) คือ ความสามารถในการจัดการการเคลื่อนย้ายและกระจายสินค้าในปริมาณที่มากขึ้น ด้วยระยะเวลาตอบสนอง ที่ดีขึ้น ทำให้ต้นทุนโลจิสติกส์ต่อหน่วยสินค้าลดลง และบริการดีขึ้น ผลผลิตการผลิต เพิ่มขึ้น ซึ่งเป็นปัจจัยหนึ่งที่สำคัญในการช่วยสนับสนุนการดำเนินการของสาขาเศรษฐกิจต่างๆ ในประเทศให้มีศักยภาพในการแข่งขันมากขึ้น

3. ความสามารถในการดึงดูดการลงทุนจากต่างประเทศ เนื่องจากจะกลายเป็นศูนย์กลางทางการค้า และการเงิน ให้นำการลงทุนได้มาลงทุนในธุรกิจโลจิสติกส์ และในอุตสาหกรรมเกี่ยวเนื่อง เช่น ด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ ด้านการค้าและบริการ เป็นต้น ดังนั้น ผลประโยชน์ทางตรงที่ประเทศจะได้รับจะออกมาในรูปของรายได้ที่เกิดจากการประกอบการ และการจ้างงานที่เพิ่มขึ้น โดยเฉพาะการจ้างงานด้านโลจิสติกส์ กระบวนการดังกล่าวจะส่งผ่านเทคโนโลยี ความรู้ และทักษะในการจัดการต่างๆ มาสู่ประเทศ บุคลากรจะได้รับความรู้ความเชี่ยวชาญ

4. เป็นการกระจายรายได้และความเจริญให้กับประเทศ เพิ่มการค้า บริการ การลงทุน ตลอดเส้นทางทางการก่อสร้าง โครงสร้างพื้นฐาน และเขตเศรษฐกิจพิเศษต่างๆ ยกระดับมาตรฐานการครองชีพ มีช่องทางการจัดจำหน่าย และการขนส่งที่สะดวก ย่อมส่งผลให้ผลิตผลในท้องถิ่นหรือใน

ชนบทเจริญเติบโต เพิ่มความเข้มแข็งให้ชุมชน กระจายรายได้จากเมืองสู่ต่างจังหวัด และบริเวณชายแดน ทั้งยังส่งผลต่อเนื่องถึงเศรษฐกิจของประเทศเพื่อนบ้าน จากการร่วมมือกันพัฒนาระบบการจัดการโลจิสติกส์ร่วมกันในกรอบความร่วมมือต่างๆ ลดปัญหาสังคม ยาเสพติดที่จะทะลักเข้ามาในประเทศ ลดความขัดแย้งและสร้างความมั่นคงบริเวณชายแดน รวมถึงป้องกันแรงงานต่างด้าวเข้าสู่ประเทศ

## รูปแบบการค้า และเทคโนโลยีที่เปลี่ยนไป และถึงเวดล้อมใหม่ของการจัดการระบบโลจิสติกส์

การเกิดขึ้นของเศรษฐกิจการค้าที่มีการแข่งขันกันอย่างมาก และการเข้ามาของบริษัทข้ามชาตินั้นก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลง ซึ่งส่งผลต่อการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ในทางที่ดีขึ้น คือ

1. การเปลี่ยนแปลงในเรื่องของลูกค้า ซึ่งความต้องการของลูกค้า ในผลิตภัณฑ์ หรือบริการจะมีความซับซ้อนกลายเป็นเรื่องที่ยากมากขึ้น การผลิตสินค้าหรือบริการต้องขึ้นอยู่กับพื้นฐานความต้องการของลูกค้า และการส่งมอบในเวลาที่ลูกค้าต้องการ ผู้ประกอบการต่างพยายามวิธีการดำเนินธุรกิจให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น ลดต้นทุนให้ต่ำลง แต่คุณภาพสินค้าและบริการต้องยังคงเดิม

2. แนวการจัดเก็บสินค้าคงคลังให้น้อยลง การผลิตสินค้าในปริมาณน้อยจะช่วยประหยัดต้นทุนในการถือสินค้าคงคลัง ซึ่งจะก่อให้เกิดความยืดหยุ่นในการผลิตและกระจายสินค้า เน้นการลดของเสีย และนำปรัชญาเกี่ยวกับการปรับปรุงอย่างต่อเนื่องมาใช้

3. องค์กรมีขนาดเล็กลง องค์กรต่างๆ กำลังถูกลดขนาดลง และใช้ทรัพยากรจากภายนอกองค์กร (Outsourcing) ซึ่งไม่จำเป็นต้องดำเนินธุรกิจแบบครบวงจรตั้งแต่กิจกรรมต้นน้ำไปยังกิจกรรมปลายน้ำ องค์กรจะดำเนินการและมีความชำนาญในกิจกรรมหลักๆ ขององค์กร แต่ในส่วนที่ไม่ใช่กิจกรรมหลัก เช่น การให้บริการโลจิสติกส์และข้อมูล จะแสวงหาจากพันธมิตรทางธุรกิจที่มีความชำนาญในด้านนั้นๆ แทน เพราะนอกจากจะสามารถจัดการงานด้านนั้นๆ ได้อย่างมีประสิทธิภาพมากกว่าแล้ว ยังเป็นการลดต้นทุนการจัดการอีกด้วย ทำให้เกิดการพัฒนาขึ้นของธุรกิจที่ให้บริการระบบข้อมูลและผู้ให้บริการด้านโลจิสติกส์

4. การผลิตสินค้าเดี่ยวแบบปริมาณมากๆ เพื่อลดต้นทุนต่อหน่วย จะมีการเปลี่ยนแปลงไปเป็นการพัฒนาสินค้าหรือบริการที่เป็นรูปแบบเฉพาะและสร้างความแตกต่าง ส่งผลให้ผู้ประกอบการจะผลิตสินค้าที่หลากหลายชนิด และปริมาณน้อยลง มีวงจรชีวิตของสินค้าสั้นลง เน้นความแตกต่างโดยเพิ่มมูลค่าของสินค้าและบริการ

5. ในยุคปัจจุบัน การค้าขายออนไลน์ หรือพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ (E Commerce)<sup>8</sup> ซึ่งหมายถึง การประกอบธุรกิจการค้าผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์ต่างๆ ไม่ว่าจะเป็น โทรศัพท์ โทรสาร โทรทัศน์ หรือ คอมพิวเตอร์ โดยมีระบบอินเทอร์เน็ตเป็นสื่อกลางในการเชื่อมโยงผู้ซื้อและผู้ขายให้สามารถทำการค้าระหว่างกัน ได้เข้ามามีบทบาทสำคัญการทำในธุรกิจ เนื่องจากการที่จำนวนประชากรที่ใช้อินเทอร์เน็ตมีเพิ่มมากขึ้นอย่างต่อเนื่อง และการใช้ Smart Phone และแอปพลิเคชันในรูปแบบต่างๆ ที่มีกันอย่างแพร่หลาย การทำธุรกรรมบนมือถือเป็นไปอย่างสะดวกง่ายดาย เป็นเหตุให้พฤติกรรมผู้บริโภคเปลี่ยนแปลงไป

ยอดขายที่เป็น E Commerce ทั่วทั้งโลก ในปี 2558 รวมมูลค่าทั้งสิ้น 1.548 ล้านล้านดอลลาร์สหรัฐ หรือคิดเป็นร้อยละ 7.4 ของการค้าปลีกทั้งหมด เพิ่มขึ้นจาก 0.58 ล้านล้านดอลลาร์สหรัฐ ในปี 2555 หรือคิดเป็นอัตราการเติบโตเฉลี่ยร้อยละ 39 ต่อปี และเนื่องจากยังเป็นสัดส่วนที่น้อยเทียบกับยอดการค้าปลีกทั้งหมด จึงมีแนวโน้มที่ยอดขายที่เป็น E Commerce จะเพิ่มขึ้นเรื่อยๆ และเมื่อยอดขายออนไลน์เติบโตขึ้นเรื่อยๆ ในขณะที่ยอดการใช้อินเทอร์เน็ตของประเทศไทยมี 19 ล้านคนคิดเป็นร้อยละ 29 ของประชากรทั้งประเทศ และมีชั่วโมงการใช้อินเทอร์เน็ตที่ 27.2 ชั่วโมง

แผนภาพที่ 2-1 ยอดค้าปลีก E Commerce ทั่วโลก



<sup>8</sup>“ความหมายของ E-Commerce”. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก : <https://sites.google.com/site/ecommercepa02/home/khwam-hmay-khxng-e-commerce>, 2560.

ต่อสัปดาห์ ซึ่งเป็นยอดที่ค่อนข้างสูงเทียบกับประเทศ 6 ประเทศอื่นๆ ในอาเซียน (ดูตารางที่ 2-1) แรงขับเคลื่อนที่จะส่งสินค้าให้กับลูกค้าเร็วขึ้นกว่าเดิม จะกลายเป็นข้อได้เปรียบในการแข่งขัน

ตารางที่ 2-1 ผู้ใช้งานและผู้ซื้อสินค้าผ่านทางอินเทอร์เน็ต

|             | ผู้ใช้อินเทอร์เน็ต      |                      |   | ผู้ซื้อของทางอินเทอร์เน็ต |                                 |                                       |
|-------------|-------------------------|----------------------|---|---------------------------|---------------------------------|---------------------------------------|
|             | จำนวนผู้ใช้<br>(ล้านคน) | ร้อยละของ<br>ประชากร | เวลาการใช้<br>อินเทอร์เน็ต<br>(ชม./สัปดาห์) | จำนวน (ล้านคน)            | ร้อยละของผู้ใช้<br>อินเทอร์เน็ต | ร้อยละที่ใช้<br>โทรศัพท์ในการ<br>ซื้อ |
| อินโดนีเซีย | 39                      | 16%                  | 13.5  | 5                         | 12%                             | 61%                                   |
| มาเลเซีย    | 20                      | 67%                  | 16  | 16                        | 80%                             | 47%                                   |
| ฟิลิปปินส์  | 36                      | 37%                  | 16.4  | 25                        | 70%                             | 62%                                   |
| สิงคโปร์    | 4                       | 73%                  | 16.6  | 3                         | 80%                             | 48%                                   |
| ไทย         | 19                      | 29%                  | 27.2  | 14                        | 75%                             | 58%                                   |
| เวียดนาม    | 40                      | 44%                  | 26.2  | 24                        | 60%                             | 58%                                   |
| <b>รวม</b>  | <b>158</b>              | <b>29%</b>           | <b>19.4</b>                                 | <b>87</b>                 | <b>55%</b>                      | <b>57%</b>                            |

ที่มา : International Telecommunication Union, ComScore via UBS, eMarketer

วิวัฒนาการของระบบโลจิสติกส์ค้าปลีกได้เปลี่ยนไปตามช่วงเวลา ในช่วงปี 2513-2523 การส่งสินค้าไปยังร้านค้าปลีกจะส่งโดยผู้ผลิต หรือผู้ค้าส่ง ต่อมาในช่วงปี 2523-2533 ผู้ค้าปลีกเริ่มที่จะรวบรวมสินค้าไว้ที่ศูนย์กระจายสินค้า ซึ่งพวกเขาจะบริหารจัดการเอง ในช่วงปี 2533-2543 ผู้ค้าปลีกเริ่มนำเข้าสินค้าจากต่างประเทศ โดยตั้งศูนย์รับสินค้านำเข้าเพื่อรับสินค้านำเข้าจากต่างประเทศในรูปแบบคอนเทนเนอร์หลังจากปี 2543 เป็นต้นมา

ด้วยเทคโนโลยีใหม่ๆ ที่มีการพัฒนาอย่างรวดเร็วทำให้เกิดธุรกิจเปิดใหม่ที่วางแผนดำเนินธุรกิจเพื่อเติบโตแบบก้าวกระโดด หรือที่เรียกว่า Startup มีมากขึ้นเรื่อยๆ การทำโมเดลธุรกิจโลจิสติกส์ในแบบ Business-to-Customer (B2C) หรือ จากองค์กรถึงผู้บริโภค และในรูปแบบ Customer-to-Customer (C2C) หรือ จากผู้บริโภคถึงผู้บริโภค ก็เกิดขึ้นอย่างมากตามไปด้วย นี่จึงเป็นโอกาสของผู้ให้บริการด้านโลจิสติกส์ และทำให้เกิดโมเดลทางธุรกิจแบบใหม่ คือ “Online Marketplace” ซึ่งเป็นเสมือนตลาดออนไลน์ที่รวมสินค้าจากหลากหลายผู้ผลิต เข้ามาวางขายสินค้านบนแพลตฟอร์มของผู้ให้บริการ online marketplace นั้น เมื่อผู้ซื้อเข้ามาเลือกชมสินค้าและตัดสินใจซื้อ ผู้ให้บริการ online marketplace จะดำเนินการตั้งแต่สั่งซื้อสินค้าจากผู้ผลิตและจัดส่งสินค้าดังกล่าวไปยังลูกค้าปลายทางแบบเบ็ดเสร็จ ซึ่งผู้ให้บริการ online marketplace สามารถเป็นได้ทั้งผู้

ให้บริการเฉพาะแพลตฟอร์มของธุรกรรม หรือเป็นเสมือน ผู้ให้บริการคลังสินค้าพร้อมจัดส่งแบบครบวงจร (E Fulfillment) ที่บริหารจัดการคลังสินค้าและรวมถึงการกระจายสินค้าให้กับผู้ผลิตทั้งหมดที่ใช้แพลตฟอร์มของตน ทำให้ผู้ผลิตไม่ต้องกังวลในเรื่องการบริหาร โลจิสติกส์ และดำเนินการในกิจกรรมทางธุรกิจหลักของตนอย่างเดี่ยว และยังทำให้ต้นทุนของสินค้าลดลงจาก inventory cost ที่ไม่ต้องแบกรับภาระอีกต่อไป

ปัจจัยแวดล้อมที่เปลี่ยนไปตามที่ได้กล่าวมาข้างต้น ทำให้ระบบ โลจิสติกส์และการจัดการห่วงโซ่อุปทานที่มีประสิทธิภาพ เป็นประเด็นสำคัญในการสร้างขีดความสามารถในการแข่งขันให้แก่ประเทศ และภาคเอกชนที่ทำธุรกิจในตลาดโลก ดังนั้นการที่ประเทศจะเป็นศูนย์กลางทางโลจิสติกส์ในสิ่งแวดล้อมใหม่ทางการค้าตามที่กล่าวมาข้างต้นนั้น จะต้องมีองค์ประกอบเพิ่มเติมดังต่อไปนี้

1. มีขนาดโครงสร้างพื้นฐานดิจิทัล ที่เพียงพอและมีค่าบริการไม่สูงกว่าประเทศอื่นในอนุภูมิภาค และโครงข่ายการสื่อสารครอบคลุมทั่วประเทศในระดับหมู่บ้าน มีขนาดเพียงพอต่อการใช้งาน มีเสถียรภาพ ในราคาที่เหมาะสม
2. มีกฎหมาย กฎระเบียบด้านการลงทุนและกำกับดูแลด้านโทรคมนาคม (และอินเทอร์เน็ต) ที่ทันสมัย เป็นธรรมต่อทุกฝ่าย รวมถึงมีกฎหมาย กฎระเบียบ และแนวทางปฏิบัติที่ชัดเจนในเรื่องความมั่นคงปลอดภัยของระบบดิจิทัล
3. มีนโยบายพัฒนาประเทศให้มีสภาพแวดล้อมที่เอื้อต่อการลงทุนและประยุกต์ใช้เทคโนโลยีดิจิทัล และสร้างความพร้อมด้านเทคโนโลยีสื่อสารและสารสนเทศ

## งานวิจัยเรื่องการพัฒนาการขนส่งสินค้าทางถนนเพื่อสนับสนุนยุทธศาสตร์การพัฒนา ระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย

นายสมชัย ศิริวัฒนโชค นักศึกษาหลักสูตร วปอ. รุ่นที่ 50 ได้ทำการวิจัยเพื่อศึกษาการพัฒนาการขนส่งสินค้าทางถนน ซึ่งจากการศึกษาพบว่า สภาพการขนส่งสินค้าโดยรวมของประเทศไทยในปัจจุบันพึ่งพารูปแบบการขนส่ง 5 โหมดการขนส่ง โดยอาศัยการคมนาคมทางถนนมากที่สุดถึงร้อยละ 87 ของปริมาณการขนส่งสินค้าทั้งหมดของประเทศ การพัฒนาด้านการขนส่งสินค้าทางถนนของประเทศในเชิงโครงสร้างมีความก้าวหน้าไปอย่างมาก ซึ่งเป็นสิ่งสำคัญที่เอื้อให้ผู้ให้บริการเลือกขนส่งสินค้าทางถนนมากกว่ารูปแบบอื่นๆ เพราะสามารถเข้าถึงพื้นที่ต่างๆ ได้อย่างสะดวก ขณะเดียวกันการเลือกใช้พาหนะในการบรรทุก ก็มีความหลากหลายทั้งในด้านขนาดและประเภทรถ ซึ่งเป็นภาระในการลงทุนที่ไม่มาก มีความสะดวกรวดเร็วในทางปฏิบัติ อย่างไรก็ตามข้อจำกัดของ



การขนส่งทางถนน ได้เริ่มปรากฏชัดเจนมากขึ้น โดยเฉพาะสภาพการณ์ด้านต้นทุนเชื้อเพลิงที่สูงขึ้น ประกอบกับปริมาณรถบรรทุกที่มากขึ้น และปัญหาการจราจร ดังนั้นจึงมีความเป็นไปได้ที่ผู้ใช้บริการระบบคมนาคมขนส่งสินค้า จะหันมาเลือกใช้ทางเลือกอื่นแทนการขนส่งทางถนน ซึ่งจำเป็นต้องมีการพิจารณาปัจจัยต่างๆ ที่เป็นทั้งข้อดีและข้อด้อยของโหมดการขนส่งสินค้านั้นๆ ประกอบด้วย ทั้งนี้ผู้วิจัยได้เสนอแนะวิธีการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของไทยดังต่อไปนี้

1. ศึกษาต้นทุนที่แท้จริงของการขนส่งทางถนนในด้านต่างๆ เพื่อให้การขนส่งทางถนนสะท้อนต้นทุนที่แท้จริง
2. ส่งเสริมผู้ประกอบการขนาดเล็กที่มีศักยภาพในการให้บริการ เนื่องจากผู้ให้บริการขนส่งสินค้าทางถนนส่วนใหญ่ไม่มีสินทรัพย์ค้ำประกัน เช่น
  - 2.1. กำหนดให้รถบรรทุกในการขนส่งเป็นสินทรัพย์ค้ำประกันในการกู้ได้
  - 2.2. กำหนดให้ผู้ขนส่งสินค้าในสมาคมหรือหน่วยงานที่รัฐบาลรับรองสามารถขยายระยะเวลาคืนเงินได้ โดยถือเสมือนว่ามี Credit และมีการรับรองวิชาชีพในระดับหนึ่ง
3. ผลักดันกฎหมายการขนส่งทางถนนและสภาผู้ขนส่งสินค้าทางถนน เพื่อส่งเสริมให้มีการรวมตัวของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางถนนไทย ให้เกิดความเข้มแข็ง และส่งเสริมมาตรฐานของผู้ให้บริการ
4. สร้างกลยุทธ์เชิงพันธมิตร เป็นกลยุทธ์ที่สร้างความร่วมมือในกลุ่มบริษัทผู้จ้างขนส่ง กลุ่มบริษัทผู้ขนส่ง และระหว่างกลุ่มบริษัทผู้จ้างขนส่งกับบริษัทผู้ขนส่ง เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการขนส่ง ให้กับบริษัทผู้จ้างขนส่ง สามารถจัดหาบริษัทขนส่ง ที่ส่งสินค้าให้ถึงลูกค้าที่ต้องการ เพื่อเพิ่มอัตราการใช้รถบรรทุกขนส่งสินค้า การจัดการรถจากกลับเพื่อลดการวิ่งรถเที่ยวเปล่าในเที่ยวขากลับ
5. กำหนดเส้นทางเดินรถสินค้า รวมทั้งกำหนดจุดกระจายสินค้าเชื่อมโยงระหว่างรูปแบบที่เหมาะสม จัดให้มีสถานีขนส่งสินค้าในเมืองหลักและชายแดนเพื่อ ลดความแออัด และควรมีเส้นทางสำหรับรถบรรทุก (Truck Route) เพื่อส่งเสริมให้เกิดความคล่องตัว สร้างทางเลือกที่สะดวกเพื่อส่งเสริมความเชื่อมโยงกับการขนส่งประเภทอื่นๆ อย่างไรก็ตามควรมีการศึกษาเรื่องความเชื่อมโยงตั้งแต่แหล่งผลิต เพื่อกำหนดเส้นทางเดินรถขนส่งสินค้าไปยังท่าเรือ และท่าอากาศยาน ที่สำคัญ สนับสนุนการสร้างเส้นทางสำหรับรถบรรทุกในเส้นทางเร่งด่วนระหว่างเส้นทางลาดกระบังและแหลมฉบัง เสริมกับการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง รวมทั้งจุดกระจายสินค้าเชื่อมโยงระหว่างการขนส่งรูปแบบที่เหมาะสม เพื่อให้การขนส่งทางถนนเป็นการขนส่งระยะสั้นซึ่งส่งเสริมการขนส่งรูปแบบอื่นๆ

6. พัฒนาเทคโนโลยีสารสนเทศ เพื่อให้เกิดกระบวนการที่ช่วยในการจัดการข้อมูลอย่างเป็นระบบ ในด้านการควบคุมการเคลื่อนย้ายสินค้าที่ใช้ในการขนส่ง

7. ผู้ประกอบการต้องมีการพัฒนาการขนส่งรูปแบบใหม่ๆ อยู่เสมอ เพื่อลดต้นทุนของผู้ใช้งาน เช่น การพัฒนาเทคโนโลยีรถบรรทุกที่ใช้พลังงานไฟฟ้า เครื่องยนต์ไฮบริด หรือก๊าซ CNG การนำระบบ GPS (Global Positioning System) มาใช้ในการติดตามยานพาหนะ และการนำระบบ RFID (Radio Frequency Identification) มาใช้ในการติดตามสินค้า เป็นต้น

8. ควรมีการประชุมเชิงปฏิบัติการร่วมกันระหว่างผู้ว่าจ้างและผู้ประกอบการ โดยต่อเนื่อง โดยสิ่งที่ควรทำร่วมกันคือ การมีส่วนร่วมในกิจกรรมต่างๆ เพื่อเสนอแนะให้มีการปรับปรุงคุณภาพงาน สำหรับผู้ประกอบการควรมีการพัฒนา โดยขอระบบการรับรองมาตรฐาน ISO เพื่อเป็นหลักประกันว่าสามารถปฏิบัติงานให้กับผู้ว่าจ้างในระยะยาวต่อไป

## งานวิจัยเรื่องการพัฒนาโลจิสติกส์ (ระบบราง) เพื่อส่งเสริมความร่วมมือและความมั่นคงทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (GMS)

นายกมล ตั้งกิจเจริญชัย นักศึกษาหลักสูตร วปอ. รุ่นที่ 52 ได้ทำการศึกษาศักยภาพการขนส่งทางรถไฟในกลุ่มประเทศอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง รวมถึงแนวทางในการปรับปรุงเส้นทางรถไฟของไทยให้สามารถเชื่อมต่อกับประเทศเพื่อนบ้านในภูมิภาคได้ เพื่อทำให้เกิดการเชื่อมต่อทางด้านเศรษฐกิจและสังคมภายในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขงและประเทศใกล้เคียง โดยการศึกษาพบว่า จีน (คุนหมิง ยูนนาน) เป็นประเทศที่มีความพร้อมด้านระบบรางมากที่สุด ทั้งแผนการขยายเส้นทาง เงินทุนและเทคโนโลยี ส่วนประเทศเมียนมาถึงแม้ว่าจะมีอัตราการเพิ่มขึ้นของทางรถไฟมากกว่าประเทศอื่นๆ แต่ระบบการเดินรถยังไม่สามารถทำความเร็วของขบวนรถได้ เนื่องจากขาดการบำรุงรักษาที่ดี ในขณะที่เวียดนาม ถึงแม้ว่าจะเริ่มเห็นความสำคัญของการพัฒนาระบบรางแต่ก็ยังไม่สามารถพัฒนาได้ถึงขีดสูงสุดเนื่องจากการละเลยการพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานทางรางมานานเช่นเดียวกับประเทศไทย ขณะเดียวกันที่ สปป. ลาวและกัมพูชา ยังไม่สามารถทำการพัฒนาระบบรถไฟได้ด้วยตนเอง ต้องได้รับการสนับสนุนจากประเทศอื่นๆ

เมื่อพิจารณาถึงปัจจัยดังกล่าวข้างต้นแล้ว การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) แม้ว่าจะหยุดการพัฒนาระบบรางมานาน แต่ก็ถือว่ายังไม่ล้าหลังไปกว่าประเทศอื่นในภูมิภาคเดียวกัน ดังนั้นในการปรับปรุงเส้นทางรถไฟ จึงจำเป็นต้องดำเนินการให้สอดคล้องกับแผนการดำเนินงานของกลุ่มประเทศใกล้เคียงทั้ง กัมพูชา จีน เมียนมา สปป. ลาว มาเลเซีย และเวียดนาม โดยในการวางแผนการดำเนินการปรับปรุงและก่อสร้างแนวทางรถไฟเพิ่มเติมเพื่อให้สามารถแข่งขันกับประเทศเพื่อนบ้านได้นั้น สิ่งสำคัญคือต้องคำนึงถึงสภาพทาง และลักษณะของโครงสร้างทางรถไฟเดิมเป็นหลัก ซึ่งการ

เดินรถได้อย่างปลอดภัยตลอดเวลา นั้น ร่างและหมอนรองรางจะต้องอยู่ในสภาพที่แข็งแรงเพียงพอ มีขนาดและมีคุณสมบัติที่เหมาะสมสอดคล้องกับสภาพการเดินรถด้วย การเปลี่ยนรางและหมอนรองรางรถไฟให้อยู่ในสภาพที่แข็งแรงเพียงพอ รวมทั้งการเพิ่มและเปลี่ยนหินโรยทางบางส่วนเป็นสิ่งที่ต้องทำเป็นอันดับแรก

ประเทศจีนได้วางแนวทางในการขยายเส้นทางไปยัง 3 ประเทศที่มีพรมแดนติดกับจีน ได้แก่ เวียดนาม สปป. ลาว และเมียนมา ซึ่งเส้นทางรถไฟไทย-จีน ผ่านจังหวัดหนองคายไปสู่กรุงเวียงจันทน์ประเทศลาว เพื่อเชื่อมโยงโครงข่ายทางรถไฟให้สามารถเดินทางผ่านไปยังประเทศสิงคโปร์ เป็นเส้นทางที่สั้นที่สุด แต่ยังไม่มีการกำหนดเวลาในการเริ่มต้นก่อสร้าง อย่างไรก็ตามเส้นทางที่มีความเป็นไปได้มากที่สุดคือเส้นทางสายตะวันออกผ่านเข้าสู่ประเทศเวียดนาม กัมพูชา เข้าสู่ประเทศไทยทางจังหวัดสระแก้ว

โครงสร้างทางรถไฟของไทยส่วนใหญ่เป็นระบบรางเดี่ยวถึงร้อยละ 93 รพท. จึงควรดำเนินการขยายโครงข่ายทางรถไฟให้ครอบคลุมพื้นที่การให้บริการทั่วประเทศ ทั้งรางเดี่ยวและรางคู่ โดยเส้นทางที่ รพท. ได้วางแผนดำเนินการไว้ที่เป็นเส้นทางที่สำคัญได้แก่สายชายฝั่งทะเลตะวันออก ฉะเชิงเทรา - ศรีราชา - แหลมฉบัง ระยะทาง 78 กิโลเมตร ซึ่งเป็นแผนยุทธศาสตร์ระบบโลจิสติกส์ทางภาคพื้นดิน เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ ซึ่งเน้นการขนส่งทางรถไฟเป็นการขนส่งหลัก โดยจะเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการขนส่งสินค้าในการขนส่งสินค้าตู้คอนเทนเนอร์ด้วยรถไฟไปยังท่าเรือแหลมฉบังเพื่อการส่งออก อีกทั้งยังเป็นเส้นทางหลักที่ใช้ในการขนส่งสินค้าตู้คอนเทนเนอร์ระหว่างท่าเรือแหลมฉบัง กับสถานีรับส่งตู้สินค้าคอนเทนเนอร์ที่ลาดกระบัง

เพื่อให้การก่อสร้างทางคู่ในสายชายฝั่งทะเลตะวันออกเป็นไปอย่างต่อเนื่อง รพท. ยังมีโครงการก่อสร้างทางคู่สาย ฉะเชิงเทรา - คลองสิบเก้า - แก่งคอย เพื่อขยายขีดความสามารถของเส้นทางขนส่งหลักที่จะเชื่อมโยงการขนส่งระบบราง จากภาคเหนือและภาคตะวันออกเฉียงเหนือไปยังพื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันออกสู่ท่าเรือแหลมฉบัง สอดคล้องกับนโยบายรัฐบาลในการพัฒนาระบบขนส่งแบบบูรณาการ นอกจากนี้ รพท. ยังมีแผนการปรับปรุงทางรถไฟสายตะวันออกจากคลองสิบเก้า - อรัญประเทศ - คลองลึก (ชายแดนไทย กัมพูชา) เพื่อให้สามารถเชื่อมต่อกับประเทศกัมพูชาที่ปอยเปตได้ รวมถึงการก่อสร้างย่านขนส่งสินค้าเพิ่มขึ้นด้วย

นอกเหนือจากการปรับปรุงทางรถไฟแล้ว การรื้อย้ายผู้บุกรุกที่เข้ามาใช้พื้นที่ในเขตทางรถไฟก็เป็นส่วนหนึ่งของการปรับปรุงทางรถไฟด้วย ทั้งหมดนี้เป็นสิ่งจำเป็นต่อการพัฒนาและส่งเสริมความร่วมมือและความมั่นคงทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคุ่มแม่น้ำโขง

## งานวิจัยเรื่องการเพิ่มศักยภาพของประเทศไทยให้เป็นศูนย์กลางขนส่งทางอากาศในอาเซียน

นางสาว สุนีย์ เสวตเจริญ นักศึกษาหลักสูตร วปอ. รุ่นที่ 23 ได้ทำการวิจัยเพื่อศึกษา ศักยภาพของประเทศไทย และหาแนวทางในการเตรียมการให้เป็นศูนย์กลางการขนส่งทางอากาศใน ภูมิภาคอาเซียน ซึ่งผลการวิจัยพบว่า ปัญหาการคมนาคมของไทยปัจจุบันคือ ประตูการค้าทั้งทางเรือ และทางอากาศมีความคับคั่ง และสร้างความล่าช้าในการทำธุรกิจและการเดินทางของผู้โดยสาร ทั่วไป แต่การค้าต่างประเทศมีแนวโน้มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่องในแต่ละปี จึงมีความต้องการความ สะดวกในการเดินทางขนส่งมากยิ่งขึ้น และการขนส่งทางอากาศมีการเติบโตอย่างต่อเนื่อง เช่นเดียวกัน ความต้องการด้านการขนส่งทางอากาศ มีความสัมพันธ์โดยตรงกับเศรษฐกิจ เมื่อ เศรษฐกิจมีความเจริญเติบโต ประชาชนมีรายได้สูงขึ้น ความต้องการเดินทางทั้งเพื่อการท่องเที่ยว และการติดต่อทางธุรกิจก็จะเพิ่มตามไปด้วย ในทางกลับกัน อุปสงค์ต่อการเดินทางจะได้รับ ผลกระทบในทางลบเมื่อเกิดภาวะวิกฤตทางเศรษฐกิจ นอกจากนี้ การเปลี่ยนแปลงของระบบ เศรษฐกิจเป็นแบบเปิดสู่ความเป็นสากลมากขึ้น ทำให้มีการค้าระหว่างประเทศเพิ่มขึ้น รวมทั้งการ สื่อสารในยุคโลกาภิวัตน์ ทำให้ความต้องการเดินทางและขนส่งสินค้าระหว่างประเทศทางอากาศ ขยายตัว เนื่องจากสามารถตอบสนองความต้องการได้อย่างรวดเร็วและมีประสิทธิภาพ ดังนั้น นอกเหนือจากบทบาทของการให้บริการแล้ว การขนส่งทางอากาศยังมีบทบาทต่อเนื่องถึงการพัฒนา เศรษฐกิจและสังคมของประเทศและโลกอีกด้วย

ปัจจุบันกรุงเทพฯ นอกจากจะมีบทบาทเป็นศูนย์กลางการขนส่งทางอากาศที่สำคัญของ ประเทศแล้ว ยังมีบทบาทเป็นศูนย์กลางการขนส่งทางอากาศที่สำคัญแห่งหนึ่งของโลกอีกด้วย แนวทางในการเสริมสร้างขีดความสามารถในการแข่งขันของไทย ให้เป็นศูนย์กลางการบินใน อาเซียน มีดังต่อไปนี้

1. เพิ่มขีดความสามารถในการขนส่งโดยเพิ่มเที่ยวบินให้สอดคล้องกับความต้องการ ขนส่งที่เพิ่มขึ้น
2. พัฒนาขีดความสามารถของบุคลากรที่เกี่ยวข้องกับการให้บริการ
3. จัดทำแผนการดำเนินงานโครงการของรัฐด้านการขนส่งให้มีความชัดเจนและ ต่อเนื่องสามารถดำเนินการได้ตามนโยบายที่วางไว้
4. จัดระบบโครงสร้างพื้นฐานที่ต่อเนื่องกับท่าอากาศยานและระบบการขนส่ง เชื่อมโยงเข้าออกระหว่างสนามบินกับตัวเมืองทั้งภายในกรุงเทพฯ และระหว่างกรุงเทพฯ กับเขต เศรษฐกิจในภูมิภาคต่างๆ

5. สนับสนุนอุตสาหกรรมที่ส่งเสริมกันกับกิจการการบิน และท่าอากาศยาน
6. ส่งเสริมการส่งออกและนำเข้าสินค้า ด้วยการปรับปรุงระบบการให้บริการของรัฐ ให้คล่องตัวมากที่สุด
7. วางแผนการเจรจาด้านสิทธิการบินและนโยบายการเปิดเสรีทางการบินอย่างรอบคอบ

ทุกภาคส่วนต้องมุ่งเน้นไปสู่เป้าหมายของการกระตุ้นอุปสงค์ ให้มีความต้องการเดินทางและขนส่งสินค้ามายังประเทศไทย หรือใช้กรุงเทพฯ เป็นจุดเชื่อมโยงในการเดินทางและการขนส่งสินค้าข้ามทวีปอย่างต่อเนื่อง ในขณะเดียวกัน ต้องพัฒนาอุปทานให้มีปริมาณการให้บริการที่เพียงพอและมีคุณภาพ เพื่อที่เมื่อผู้เดินทางได้เดินทางเข้ามาแล้ว มีความพอใจ อยากกลับมาอีก รวมทั้งให้คำแนะนำแก่ผู้อื่นถึงความพอใจและความคุ้มค่าที่ได้รับ นอกจากนี้ต้องพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานต่างๆ ที่มีผลโดยตรงและมีความเกี่ยวเนื่องต่อประสิทธิภาพและขีดความสามารถของท่าอากาศยานกรุงเทพ ประกอบกับพัฒนาการให้บริการที่เน้นการอำนวยความสะดวกแก่ผู้เดินทางแบบครบวงจร กล่าวคือต้องรวมถึงการให้บริการที่ท่าอากาศยาน การตรวจคนเข้าเมือง สุลดากร โรงแรม และการบริการอื่นๆ ในขณะที่นักท่องเที่ยวอาศัยอยู่ในประเทศไทย ทั้งนี้ทรัพยากรที่สำคัญที่สุดที่จะทำให้สามารถดำเนินการไปสู่เป้าหมายอย่างเป็นรูปธรรมได้แก่ คน ดังนั้นภาครัฐต้องมีการสื่อสารให้ประชาชนทุกคนเข้าใจถึงวัตถุประสงค์ เป้าหมายและความสำคัญของการเป็นศูนย์กลางการขนส่งทางอากาศต่อประเทศโดยรวม และความสำคัญของคนในประเทศต่อกลยุทธ์นี้ รวมทั้งแนวปฏิบัติสำหรับคนในประเทศแต่ละกลุ่ม อาทิเช่น เจ้าหน้าที่รัฐต้องเร่งรัด และกำกับดูแลโครงสร้างพื้นฐานต่างๆ ให้แล้วเสร็จตามวัตถุประสงค์และกำหนดเวลา เจ้าหน้าที่ผู้ให้บริการในจุดต่างๆ ควรให้บริการด้วยหัวใจ สามารถตอบสนองความต้องการของแขกผู้มาเยือนได้อย่างมีคุณภาพและประสิทธิภาพ และประชาชนทั่วไปควรรักษาคุณสมบัติความเป็นคนไทย ทั้งทางด้านอุปนิสัยใจคอ ศิลปะ วัฒนธรรม และประเพณีต่างๆ เรียนรู้ภาษาสากลที่กันอย่างแพร่หลายในโลกนอกเหนือจากภาษาไทย เพื่อให้สามารถเข้าถึงแหล่งข้อมูลต่างๆ และนำมาประยุกต์ใช้ให้เกิดประโยชน์สูงสุด

## **งานวิจัยเรื่องการวิเคราะห์ศักยภาพของท่าเรือแหลมฉบังในการเสริมสร้างและพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย**

นายธีรยุทธ ทูมมานนท์ นักศึกษาหลักสูตร วปอ. รุ่นที่ 17 ได้ทำการวิจัยเพื่อศึกษาศักยภาพของท่าเรือแหลมฉบัง ในด้านจุดอ่อน จุดแข็ง โอกาส และข้อจำกัด ในการที่จะพัฒนาระบบขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ เพื่อลดต้นทุนทางด้านโลจิสติกส์ของประเทศไทย และเพื่อสนับสนุน

ให้เกิดการปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่ง จากทางถนนไปสู่การขนส่งทางน้ำโดยเรือชายฝั่งแทน ซึ่งจะสามารถทำให้ต้นทุนของระบบโลจิสติกส์โดยรวมของประเทศต่ำลง ซึ่งสรุปผลการศึกษาดังนี้

ลักษณะที่ตั้งของไทยมีอาณาเขตติดต่อกับประเทศเพื่อนบ้านหลายประเทศจึงมีข้อได้เปรียบในลักษณะที่เป็นท่าเรือที่มีดินแดนหลังท่า (Hinterland) ที่มีขนาดกว้างใหญ่ ทำให้ท่าเรือแหลมฉบังมีศักยภาพในการพัฒนาให้เป็น Gateway Port มีความพร้อมในด้านโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก ที่ทันสมัย ที่ตั้งโครงการมีระบบกระแสไฟฟ้าที่กำหนดเป็นเขตพิเศษที่ไม่มีปัญหาด้านการจ่ายไฟฟ้า มีระบบคมนาคม ระบบประปา ระบบบำบัดน้ำเสียที่เพียงพอและเหมาะสม มีพื้นที่สนับสนุนสำหรับประกอบการท่าเทียบเรือและกิจการต่อเนื่องอย่างเพียงพอ ตลอดจนมีระบบโครงข่ายการคมนาคมขนส่งทางถนน รถไฟ และทางน้ำ เข้า-ออก ท่าเรือแหลมฉบังเชื่อมโยงไปยังสถานีบรรจุและแยกสินค้า (ICD) ที่ลาดกระบัง และยังสามารถเชื่อมต่อไปยังภาคต่างๆ ของประเทศ และกับประเทศเพื่อนบ้านได้ดี รวมทั้งมีความคล่องตัวในการบริหารที่เน้นการเปิดโอกาสให้เอกชนเข้ามามีส่วนร่วมในการลงทุน บริหารและประกอบการท่าเทียบเรือและธุรกิจที่เกี่ยวข้อง

อย่างไรก็ตาม ท่าเรือแหลมฉบังมีจุดอ่อนในด้านที่ตั้งของท่าเรือที่ไม่อยู่ในเส้นทางหลักของสายการเดินเรือโลกอย่างสิงคโปร์ แต่สำหรับกิจกรรมการขนส่งโดยเรือชายฝั่งภายในประเทศ จะไม่ได้รับผลกระทบจากปัจจัยดังกล่าวมากนัก เนื่องจากลักษณะเป็นกิจกรรมที่เป็นการขนส่งต่อเนื่อง โดยทำหน้าที่กระจายสินค้าที่มาจากต่างประเทศ กับเรือสินค้าขนาดใหญ่ ที่เข้าจอดเทียบท่าที่แหลมฉบัง ไปยังพื้นที่เป้าหมายในเขตจังหวัดทางภาคใต้ของประเทศ รวมถึงประเทศเพื่อนบ้านบางพื้นที่ที่สามารถเชื่อมต่อการขนส่งทางเรือชายฝั่งไปยังพื้นที่เป้าหมายได้ และหากพิจารณาในด้านเศรษฐศาสตร์พบว่า หากรัฐบาลสนับสนุนให้มีการเปลี่ยนรูปแบบการขนส่ง จากทางถนน มาใช้ทางเรือชายฝั่งแทน เมื่อพิจารณาจากปริมาณสินค้าเพียงร้อยละ 50 ของปริมาณสินค้าที่มีแนวโน้มขนส่งโดยเรือชายฝั่งไปยังภาคใต้ ในระยะเวลา 30 ปี ประเทศชาติจะสามารถประหยัดพลังงานจากขบวนการขนส่งได้ถึง 446,510,703 ลิตร หรือคิดเป็นมูลค่า 11,609 ล้านบาท ดังนั้น จึงเสนอให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องต่างๆ ดำเนินการดังนี้

1. กระทรวงคมนาคมควรเร่งรัดสนับสนุนให้มีการพัฒนาท่าเทียบเรือสำหรับสินค้าชายฝั่งภายในประเทศขึ้นที่ท่าเรือแหลมฉบัง เพื่อสนับสนุนให้มีการเปลี่ยนรูปแบบการขนส่ง จากทางถนน มาใช้ทางเรือชายฝั่งในการขนส่งสินค้าระหว่างภาคตะวันออก กับพื้นที่ภาคใต้ของไทย
2. รัฐบาลควรสนับสนุนให้มีการพัฒนาระบบการขนส่งรูปแบบอื่น นอกเหนือจากโครงข่ายถนน เช่น ระบบราง และระบบท่อมายังท่าเรือแหลมฉบังให้มากขึ้น เพื่อรวบรวมและกระจายสินค้าจากภาคต่างๆ ของประเทศ ไปยังภาคใต้ โดยใช้ท่าเทียบเรือชายฝั่งที่ท่าเรือแหลมฉบัง

เป็นจุดศูนย์กลางในการเชื่อมต่อระหว่างรูปแบบการขนส่งต่างๆ ซึ่งรัฐบาลและภาคเอกชนต้องร่วมมือกัน โดยให้การยอมรับและสร้างแรงจูงใจที่เพียงพอ เพื่อดึงดูดให้หันมาใช้บริการทางเรือชายฝั่งมากขึ้น

3. รัฐบาลต้องเร่งแก้ไขข้อจำกัดต่างๆ ซึ่งเป็นปัจจัยภายนอก เช่น การลดขั้นตอนของพิธีการศุลกากรต่างๆ ที่ไม่จำเป็นและก่อให้เกิดความล่าช้า การขอใบอนุญาตใช้เรือซึ่งต้องต่อใบอนุญาตการใช้เรือทุกปี ตลอดจนปรับปรุงร่องน้ำที่เชื่อมต่อกับทะเลให้อยู่ในสภาพพร้อมใช้งาน

## งานวิจัยเรื่องการพัฒนาธุรกิจขนส่งสินค้าของผู้ประกอบการไทย

นางดารณี วัฒนเวทิน นักศึกษาหลักสูตร วปอ. รุ่นที่ 18 ได้ทำการวิจัยเพื่อยกระดับและพัฒนาระบบการขนส่งของประเทศไปสู่ระดับมาตรฐานสากล โดยชี้ให้เห็นว่าปัญหาหลักของการขนส่งของประเทศไม่ว่าจะเป็นการขนส่งทางอากาศ ทางน้ำ ทางราง และทางบก คือการที่ภาครัฐไม่มีแผนการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ และระบบห่วงโซ่อุปทาน ระยะยาวอย่างยั่งยืน ต่อเนื่อง โดยที่ไม่เป็นการจำกัด และบั่นทอนโอกาสในการพัฒนาของคนในยุคต่อไป ผู้ประกอบการในยุคปัจจุบันดำเนินระบบธุรกิจและอุตสาหกรรมเพื่อแสวงหากำไรสูงสุด โดยใช้ทรัพยากรธรรมชาติอย่างเกินควร ผลกระทบที่ชัดเจนคือ ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม การจราจรแออัด ถนนเสื่อมโทรม เกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง ต้นทุนการขนส่งสูง ดังนั้นจึงต้องปรับปรุงและพัฒนาในเรื่องดังต่อไปนี้

1. การขนส่งทางถนน ต้องนำแนวคิดการบริการธุรกิจแบบ Lean Organization มาใช้ในการจัดการโลจิสติกส์และห่วงโซ่อุปทาน ไม่มีสต็อกในระบบ ทุกขั้นตอนดำเนินการแบบ Just In Time มีระบบการขนส่งอย่างต่อเนื่องไม่ช้าหรือเร็วเกินไปมุ่งถึงความถูกต้อง และคุณภาพสินค้าเป็นหลัก การบริหารพื้นที่บรรทุกในรถโดยเฉพาะอย่างยิ่งรถขากลับ ไม่ให้มีเที่ยวเปล่า

2. การขนส่งทางราง ประเทศที่เจริญก้าวหน้ามีการใช้การขนส่งทางรางอย่างมาก เนื่องจากสามารถบรรทุกของที่มีน้ำหนัก หรือมีขนาดใหญ่ได้ และการบรรทุกแต่ละเที่ยวสามารถบรรทุกได้เป็นจำนวนมาก ดังนั้นจึงต้องมีการจัดทำแผนการสร้างโครงสร้างพื้นฐานระบบรางที่ทั่วถึงเป็นเครือข่ายทั่วประเทศและเชื่อมต่อไปยังประเทศเพื่อนบ้านใกล้เคียง

3. การขนส่งทางอากาศ สนามบินหลายๆ แห่งในต่างประเทศ แม้แต่ประเทศที่เจริญแล้วก็ไม่ได้ให้บริการที่พอใจ เนื่องจากมีการบริหารจัดการที่ยังไม่ดี จึงต้องมีการปรับปรุงโครงสร้างและการบริหารจัดการของหน่วยงานที่กำกับดูแล และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งโดยตรงและโดยอ้อม เช่น ท่าอากาศยานแห่งประเทศไทย กรมการขนส่งทางอากาศ การบินไทย ให้มีความทันสมัย มีประสิทธิภาพระดับมาตรฐานสากล เสริมสร้างพื้นฐานของสนามบินเพื่อรองรับความจำเป็น และ

ความต้องการของผู้ใช้บริการ เช่น ห้องอาหาร ห้องน้ำ ความสะอาด ความปลอดภัย การบริการทางแพทย์ ระบบอินเทอร์เน็ต เป็นต้น

4. การพัฒนาบุคลากรในภาคการขนส่ง ต้องพัฒนาความสามารถของบุคลากรในด้านโลจิสติกส์ ทั้งในระดับบริหารและระดับปฏิบัติการให้เป็นมืออาชีพ มีความรู้ความเข้าใจในระบบการขนส่งสินค้าและบริการ มีระบบส่งเสริมผู้ที่มีความสามารถ ให้มีอนาคตทางอาชีพที่ดี มีการอบรมให้ความรู้ ส่งเสริมการพัฒนาอาชีพ ปรับปรุงข้อค้อยเพื่อสร้างโอกาสให้คนพัฒนาได้

5. การพัฒนาเทคโนโลยีรองรับงานด้านการผลิตและการขนส่ง พัฒนาระบบการเชื่อมโยงระหว่างข้อมูลหน่วยงานภาครัฐ เอกชน และผู้ให้บริการ ส่งเสริมให้มีการประยุกต์ใช้เทคโนโลยีสารสนเทศ เพื่อให้เกิดความสามารถในการควบคุมเรื่องเวลา คุณภาพของสินค้าและบริการ ตลอดจนสนองความต้องการของลูกค้าให้ตรงเวลา

6. การพัฒนาระบบการบริหารจัดการและการบริการ กำหนดให้มีแผนการพัฒนา ระบบและมาตรฐานด้านการจัดการโลจิสติกส์ ปรับปรุงกระบวนการให้บริการของรัฐให้มีมาตรฐานระดับสากล ส่งเสริมและพัฒนาธุรกิจให้บริการโลจิสติกส์ ตลอดจนพัฒนามาตรฐานการให้บริการของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ และสนับสนุนให้ผู้ประกอบการธุรกิจหันมาใช้บริการของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ (Outsourcing)

7. ปรับปรุง แก้ไข ร่างกฎหมาย และระเบียบต่างๆ เพื่อสนับสนุนธุรกรรมโลจิสติกส์ อย่างมีประสิทธิภาพ และได้มาตรฐานสากล ให้สอดคล้องกับเป้าหมาย และยุทธศาสตร์ เพื่อเพิ่มความคล่องตัว ในการขนส่ง และต้องมีความชัดเจน เป็นธรรม มีการบังคับใช้อย่างจริงจัง ไม่เลือกปฏิบัติ พร้อมผลักดันการบังคับใช้กฎหมายเพื่อสนับสนุนธุรกรรมอิเล็กทรอนิกส์

## **งานวิจัยเรื่องประเทศไทยกับนโยบายการเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์และขนส่งในอนุภูมิภาคอินโดจีน ศึกษากรณีเปรียบเทียบศักยภาพการพัฒนาเศรษฐกิจ และระบบโลจิสติกส์กับประเทศเพื่อนบ้าน**

นายชนิด โสรรัตน์ นักศึกษา วปอ. พ.ศ. 2548 หลักสูตร วปม. รุ่นที่ 3 ได้ทำการวิจัยเพื่อศึกษาศึกษาสถานภาพและทิศทางการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ และปัจจัยตัวแปรซึ่งมีผลกระทบต่อ การพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานคมนาคมขนส่งของไทย เพื่อนำเสนอความเป็นไปได้ที่ประเทศไทยจะเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ของภูมิภาคอินโดจีน ซึ่งจากการศึกษา พบว่า การขนส่งทางถนน เป็นรูปแบบที่เหมาะสม และมีประสิทธิภาพมากที่สุดใน การเชื่อมโยงพื้นที่ภายในแผ่นดินของ ประเทศต่างๆ ในอนุภูมิภาคอินโดจีน ซึ่งจะมีปริมาณการค้าและการลงทุนภายในตนเองในปริมาณที่



สูง อีกทั้งประเทศต่างๆ ในอนุภูมิภาคขาดการพัฒนาเส้นทางภายในประเทศ ในการเชื่อมโยงกับท่าเรือหลัก และเมืองหลักของตนเอง ขณะที่ลาวและจีนตอนใต้ไม่มีทางออกสู่ทะเล ทั้งนี้ด้วยศักยภาพภาคการขนส่งของถนนไทย และจากยุทธศาสตร์ข้อตกลงความร่วมมือระหว่างประเทศ เช่น อนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (GMS) ทำให้ประเทศไทยมีการพัฒนาเส้นทางเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน ถึงแม้ว่าเมื่อเปรียบเทียบกับศักยภาพเกี่ยวกับท่าเรือและสนามบินของมาเลเซีย และสิงคโปร์ ประเทศไทยจะมีศักยภาพต่ำกว่า แต่ก็ไม่มีผลกระทบต่อความเป็นศูนย์กลางการขนส่งมากนัก อีกทั้งการขนส่งทางถนนจากประเทศดังกล่าวไปยังประเทศต่างๆ ในกลุ่มแม่น้ำโขงจะต้องผ่านประเทศไทยทั้งสิ้น ดังนั้นจึงสรุปได้ว่าประเทศไทยมีโอกาสและความเป็นไปได้ในการเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ของประเทศต่างๆ ในอนุภูมิภาคอินโดจีนและประเทศจีนตอนใต้ โดยมีข้อเสนอแนะดังต่อไปนี้

1. ประเทศไทยควรใช้นโยบายสร้างความสัมพันธ์และความร่วมมือกับประเทศเพื่อนบ้านในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขงต่างๆ ได้แก่

1.1. **เมียนมา** กระทรวงการต่างประเทศควรจะมีการส่งเสริมให้มีการจัดตั้ง สมาคมมิตรภาพไทย-เมียนมา ภายใต้การกำกับของกระทรวงการต่างประเทศ โดยให้เป็นหน่วยงานกึ่งรัฐและกึ่งเอกชน ที่จะเข้าไปดำเนินการด้านที่เกี่ยวข้องกับความร่วมมือ และให้ความช่วยเหลือด้านเศรษฐกิจแก่ประเทศเมียนมา รวมถึงการให้การนิคมอุตสาหกรรมไปศึกษาการจัดตั้งนิคมอุตสาหกรรมตามจังหวัดที่มีศักยภาพของเมียนมา เช่น จังหวัดเมียวดี และเกาะสอง ซึ่งจะเป็นการแก้ปัญหาแรงงานต่างด้าวได้แบบเบ็ดเสร็จ

1.2. **จีนตอนใต้** กระทรวงต่างประเทศควรจะมีการส่งเสริมให้จัดตั้งกงสุลไทยประจำที่หัวเมืองสำคัญที่จีนกำหนดให้เป็นศูนย์กลางเศรษฐกิจและโลจิสติกส์เชื่อมโยงกับอนุภูมิภาคอินโดจีน กระทรวงพาณิชย์ควรมีการจัดตั้ง ศูนย์ส่งเสริมการค้าและการลงทุน ประเทศจีนตอนใต้ เพื่อให้เป็นหน่วยงานบูรณาการในกาสนับสนุนด้านข้อมูลข่าวสารและการประสานงานกับหน่วยงานภาครัฐของประเทศจีนให้กับภาคเอกชนไทยในการเข้าไปลงทุนและใช้ประโยชน์จากเส้นทางถนน

1.3. **สปป. ลาว** ควรมีการจัดตั้ง ศูนย์ส่งเสริมเศรษฐกิจและวัฒนธรรมไทย-ลาว ในความรับผิดชอบของกระทรวงต่างประเทศ ทำหน้าที่ส่งเสริมประสานงาน ด้านการค้า การลงทุน และแก้ไขข้อขัดแย้งและปัญหาด้านการขนส่ง ตามเส้นทางโลจิสติกส์ที่เชื่อมโยง สปป.ลาว กับประเทศอื่นๆ ในภูมิภาค และส่งเสริมความเข้าใจให้คนลาวมีความรู้สึกที่ดีกับประเทศไทย

1.4. **เวียดนาม** กระทรวงคมนาคมควรทำงานวิจัยว่าจะส่งเสริมในการใช้ท่าเรือดานัง ในฐานะเป็นพันธมิตร หรือเป็นท่าเรือคู่แข่งกับท่าเรือแหลมฉบัง เพื่อเป็นแนวทางให้กรม

ส่งเสริมการส่งออก และสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนจัดทำแผนยุทธศาสตร์ในการเข้าไปใช้ประโยชน์จากศักยภาพของเวียดนามมาเป็นประโยชน์กับประเทศไทย

1.5. **กัมพูชา** ควรจัดตั้งกงสุลไทยประจำจังหวัดเสียมเรียบ และ ศูนย์ส่งเสริมการค้าและการท่องเที่ยวไทย-เสียมเรียบ เพื่อส่งเสริมให้มีการลงทุนในอุตสาหกรรมบริการต่างๆ เมื่อเส้นทางถนนแล้วเสร็จ ก็จะเป็นเส้นทางสำคัญที่นักท่องเที่ยวต่างชาติจะใช้เป็นฐานในการท่องเที่ยวระหว่างไทยกับประเทศกัมพูชา

2. กำหนดยุทธศาสตร์ในการลดประเภทการขนส่งจากทางถนนเป็นทางราง และใช้ประโยชน์จากชายฝั่งทะเลและแม่น้ำ ปรับเปลี่ยนการขนส่งให้เป็นระบบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ผสมผสานทางบก ทางราง และทางน้ำ เชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน ซึ่งการขนส่งทางบกจะเป็นรูปแบบที่มีประสิทธิภาพสูงสุด

3. การรถไฟแห่งประเทศไทยเป็นระบบราชการที่มีต้นทุนในการบริหารสูง ประกอบกับรางรถไฟส่วนใหญ่เป็นรางเดี่ยว ทำให้อัตราเฉลี่ยในการวิ่งรถไฟต่อกว่า 50 กม./ชม. ทำให้มีต้นทุนการขนส่งที่สูง ไม่มีประสิทธิภาพ ดังนั้น ภาครัฐโดยกระทรวงคมนาคมจะต้องเป็นผู้ลงทุนเกี่ยวกับโครงสร้างทางราง ในขณะที่หัวรถจักร แคร่ สถานีขนส่ง ควรให้เอกชนเป็นผู้ดำเนินการในฐานะเป็น Mega Project

4. ท่าเรือหลักของไทย รวมถึง ท่าเรือแหลมฉบัง ล้วนอยู่ในอ่าวไทย ซึ่งไม่ได้อยู่บนเส้นทางเดินเรือของโลก ส่งผลให้ขาดขีดความสามารถในการเป็นศูนย์กลางการขนส่งทางทะเลของภูมิภาค ดังนั้นกระทรวงคมนาคมและกรมขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี จะต้องลงทุนก่อสร้างท่าเรือชายฝั่งทะเลตะวันตก โดยเฉพาะที่อำเภอปากบารา ให้เป็นท่าเรือน้ำลึก และมี Land Bridge เชื่อมโยงขนส่งจากสงขลาไปแหลมฉบัง และในระยะยาวให้พัฒนากองเรือแห่งชาติ ร่วมทุนกันระหว่างบริษัทเดินเรือทะเล กับภาคเอกชนไทย และสิงคโปร์ ซึ่งทั้งหมดจะส่งผลต่อการลดต้นทุนการขนส่งทางทะเล

5. กฎหมาย ระเบียบข้อบังคับ ยังขาดความชัดเจน ไม่สอดคล้องกับการขนส่งในอนุภูมิภาคอินโดจีน โดยประเทศไทยไม่มีกฎหมายเฉพาะเกี่ยวกับการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศ ใดๆ ที่มีขีดความสามารถมากกว่าเพื่อนบ้าน ดังนั้น กระทรวงการคลัง หรือ สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ควรเป็นหน่วยงานกลางในการปฏิรูประบบกฎหมาย และจัดตั้งหน่วยงานของรัฐให้เป็นเจ้าภาพในการพัฒนาโลจิสติกส์ โดยให้มีแผนแม่บทระยะสั้นและระยะยาว เพื่อให้เกิดการบูรณาการ และเป็นการใช้งบประมาณอย่างมีประสิทธิภาพ

6. กระทรวงอุตสาหกรรม และกระทรวงพาณิชย์ ต้องเร่งพัฒนาการจัดการโลจิสติกส์ให้กับธุรกิจ ภาคอุตสาหกรรม และส่งเสริมขีดความสามารถให้กับผู้ประกอบการให้บริการด้านโลจิสติกส์ โดยเฉพาะผู้ประกอบการประเภท SMEs ให้มีศักยภาพในการแข่งขันระดับโลก

7. สถาบันการศึกษายังเปิดการเรียนการสอนด้านโลจิสติกส์ไม่เพียงพอ และขาดแรงจูงใจในการให้นักศึกษามาศึกษาโลจิสติกส์ ทำให้ขาดบุคลากรด้านโลจิสติกส์ นอกจากนี้ประเทศไทยยังขาดอาจารย์ผู้สอนที่มีประสบการณ์ และความรู้ด้านโลจิสติกส์ที่แท้จริง ดังนั้นกระทรวงศึกษาธิการ และสำนักงานอาชีวศึกษาฯ ควรเร่งรัดในการเปิดหลักสูตรด้านโลจิสติกส์ทั้งในระดับอาชีวะ และปริญญา พร้อมให้ทุนการศึกษาด้านโลจิสติกส์ เพื่อป้อนบุคลากรที่มีความรู้ให้กับภาคการศึกษา ภาคธุรกิจ และภาครัฐ

## บทความเรื่อง ระบบโลจิสติกส์อัจฉริยะ (Smart Logistics) ในประเทศเนเธอร์แลนด์

สำนักงานวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี ภายใต้กระทรวงการเศรษฐกิจของประเทศเนเธอร์แลนด์ได้นำเสนอรายงานพิเศษเกี่ยวกับการพัฒนานวัตกรรมในประเทศเนเธอร์แลนด์ในเรื่อง Smart Logistics ซึ่งได้กล่าวว่า นอกจากความได้เปรียบทางด้านภูมิประเทศที่อยู่ชายฝั่งของยุโรปตะวันตกแล้ว เนเธอร์แลนด์ยังมีโครงสร้างพื้นฐาน และการเชื่อมโยงทางการขนส่งที่เป็นเลิศ ระบบศุลกากรที่มีประสิทธิภาพ และผู้ให้บริการด้านโลจิสติกส์ระดับโลก มีศูนย์กระจายสินค้ามากที่สุดในทวีปยุโรป ซึ่งมีกิจกรรมเพิ่มมูลค่าที่หลากหลาย

บริษัทขนส่งทางถนนของประเทศเนเธอร์แลนด์บรรทุกสินค้าร้อยละ 24 ของสินค้าทั้งหมดที่ผ่านทวีปยุโรป นอกจากนี้สถาบันทางความรู้ต่างๆ ของประเทศเนเธอร์แลนด์ มีชื่อเสียงในด้านโลจิสติกส์และเทคโนโลยีสารสนเทศที่เป็นเลิศ และเนเธอร์แลนด์เล่นบทบาทหลักในด้านการนำเข้าสินค้าต่างๆ จากทั่วโลกสู่ทวีปยุโรป รวมถึงด้านการส่งออกสินค้าจากยุโรปไปยังจุดหมายปลายทางต่างๆ ทั่วโลก ซึ่งก่อให้เกิดกระบวนการต่างๆ ของการไหลเวียนสินค้าที่มากมาย ดังนั้นเรื่องโลจิสติกส์จึงเป็นวาระสำคัญอันดับแรกของรัฐบาล ซึ่งรัฐบาลก็ได้เน้นนโยบายหลายๆอย่าง ที่เกี่ยวกับโครงสร้างพื้นฐาน และเศรษฐกิจ ในภาคโลจิสติกส์

ในยุคที่มีการใช้ระบบดิจิทัลมากขึ้น ทำให้เกิดระบบที่สามารถประมวลผลข้อมูลจำนวนมากได้อย่างรวดเร็ว ตอบสนองต่อการเพิ่มขึ้นของ E-Commerce และความต้องการด้านโลจิสติกส์ได้ ความท้าทายทางสังคมเช่นการเกิดขึ้นของชุมชนเมือง ความแออัด การปล่อยมลพิษสู่สิ่งแวดล้อม การขาดบุคลากรที่มีคุณภาพจากการเข้าสู่ภาวะประชากรผู้สูงอายุ (Aging Population)

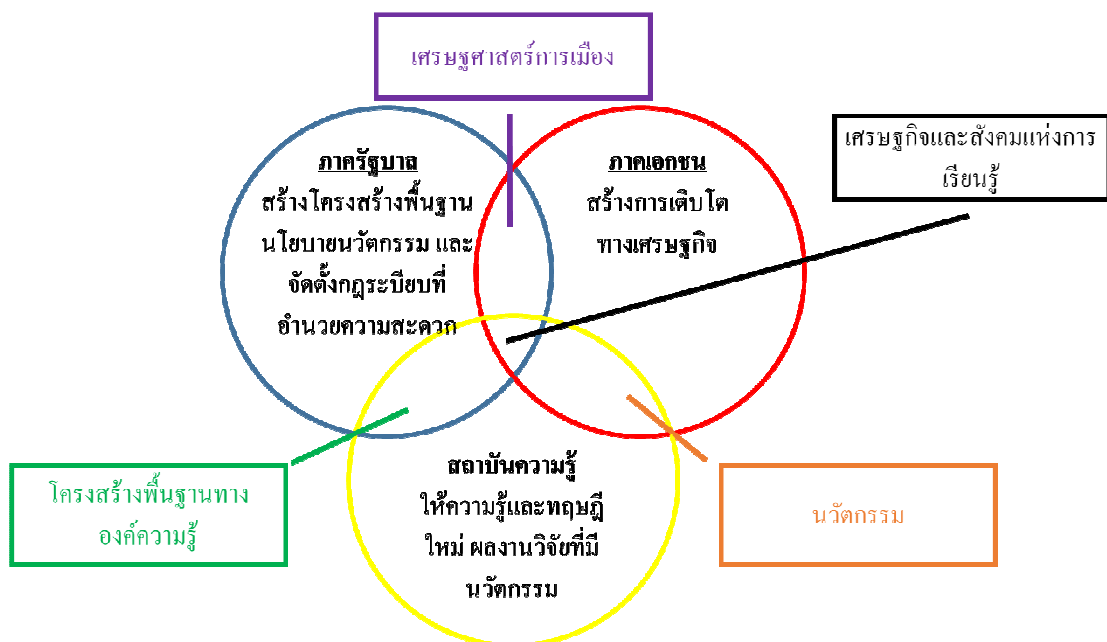
ทำให้ต้องการระบบจัดการโลจิสติกส์ที่ทันสมัย หรือที่เรียกว่า ระบบโลจิสติกส์อัจฉริยะ (Smart Logistics)

เนเธอร์แลนด์จะเน้นโลจิสติกส์ที่ใช้ความรู้เข้มข้น ซึ่งหมายถึงมีการสร้าง พัฒนา สาธิต ประยุกต์ใช้ แนวปฏิบัติในการจัดการห่วงโซ่อุปทานใหม่ๆ ในระดับกว้างขวาง ดังนั้นจึงมุ่งเน้นนวัตกรรม และการพัฒนาทุนมนุษย์ โดยมีจุดประสงค์ 3 ประการดังนี้

1. เพิ่มกิจกรรมทางโลจิสติกส์ของบริษัทต่างชาติเข้าไปในประเทศของตน
2. เพิ่มการไหลเวียนของการขนส่งที่ผ่านประเทศ
3. ส่งออกองค์ความรู้ด้านโลจิสติกส์

ซึ่งการที่จะบรรลุได้จะต้องมีการร่วมมือกันทางด้านเทคโนโลยีระหว่างประเทศ และการแลกเปลี่ยนความรู้ เพื่อกระตุ้นนวัตกรรม และเพื่อให้แน่ใจว่าระดับความเชี่ยวชาญทัดเทียมกับประเทศชั้นนำอื่นๆในโลก ซึ่งเนเธอร์แลนด์ ได้สร้างความร่วมมือระหว่างภาครัฐ เอกชน ที่เรียกว่า สามเหลี่ยมทองคำ (Triple Helix Concept) ประกอบด้วย ภาคเอกชน/อุตสาหกรรม สถาบันความรู้ และหน่วยงานภาครัฐ ซึ่งหน่วยงานจากภาครัฐประกอบด้วย กระทรวงโครงสร้างพื้นฐาน กระทรวงสิ่งแวดล้อม และกระทรวงการเศรษฐกิจ นอกจากนี้ หน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้องกับ พิธีการศุลกากร ก็เป็นส่วนช่วยที่สำคัญต่อโครงสร้างพื้นฐานนวัตกรรมอีกด้วย

#### แผนภาพที่ 2-2 Triple Helix Concept



ที่มา : Going Dutch?, 2015, p 27

สถาบันเพื่อระบบโลจิสติกส์ระดับสูงของเนเธอร์แลนด์ (Dinalog) ได้ถูกจัดตั้งขึ้นเพื่อกระตุ้นนวัตกรรมในด้านโลจิสติกส์และห่วงโซ่อุปทาน และเป็นศูนย์กลางของเครือข่ายสามเหลี่ยมทองคำด้วย มีบทบาทด้านการพัฒนาโปรแกรมนวัตกรรมแห่งชาติด้านโลจิสติกส์ โดยอำนวยความสะดวกด้านการวิจัยและพัฒนา และโครงการตัวอย่างต่างๆ สนับสนุนการสร้างทุนมนุษย์ และเผยแพร่ความรู้ความเชี่ยวชาญต่างๆ ในอุตสาหกรรม

นโยบายระดับสูงสำหรับโลจิสติกส์ได้นำไปสู่โปรแกรมนวัตกรรมด้านโลจิสติกส์แห่งชาติซึ่งประกอบไปด้วยแผนกลยุทธ์ทางด้านนวัตกรรม 6 แผนสำคัญดังนี้

1. แพลตฟอร์มข้อมูลด้านโลจิสติกส์ ซึ่งเกี่ยวข้องกับการพัฒนาระบบเทคโนโลยีสารสนเทศและคมนาคม เพื่อให้มีการใช้ข้อมูลโดยภาคธุรกิจ และภาครัฐอย่างมีประสิทธิภาพ
2. การเชื่อมต่อรูปแบบการขนส่งต่างๆ ซึ่งจะเป็นไปได้เมื่อมีพาหนะขนส่งที่เพียงพอต่อการขนส่งที่มีความถี่สูง และต้องมีความยืดหยุ่น สามารถเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งได้ จนทำให้โครงสร้างพื้นฐานถูกใช้อย่างคุ้มค่าที่สุดที่จะเป็นไปได้ ซึ่งจะช่วยให้ประหยัดต้นทุนและมีความยืดหยุ่น ยั่งยืน เชื่อถือได้ และรวดเร็ว
3. การอำนวยความสะดวกทางการค้า ซึ่งจะเน้นความร่วมมือระหว่างศุลกากร และภาคอุตสาหกรรม โดยจะเน้นการย้ายพิธีการศุลกากรและการตรวจสอบไปยังจุดที่มีการถูกรบกวนน้อยที่สุดในห่วงโซ่อุปทาน การลดขั้นตอนการตรวจสอบโดยการใช้ข้อมูลที่มีอยู่ในห่วงโซ่ เพื่อให้ไม่มีการขอข้อมูลซ้ำซ้อน และการวางแผนแนวทางในการให้บริการด้านการตรวจสอบต่างๆ เพื่อการจัดการการขนส่งบริเวณชายแดนร่วมกัน
4. ศูนย์ควบคุมห่วงโซ่อุปทาน ซึ่งเป็นศูนย์ที่ควบคุม และประสานงานห่วงโซ่อุปทานที่หลากหลาย และซับซ้อนโดยใช้เทคโนโลยี ซอฟต์แวร์ที่ทันสมัย และผู้เชี่ยวชาญด้านห่วงโซ่อุปทาน ศูนย์นี้จะรวบรวมและควบคุมการไหลเวียนของสินค้า รวมทั้งจัดการข้อมูล และการเงิน ซึ่งจะทำให้ลดต้นทุนในห่วงโซ่อุปทาน เพิ่มโอกาสการสร้างงานมากขึ้น สร้างธุรกิจใหม่ และดึงดูดนักลงทุนจากต่างชาติ
5. โลจิสติกส์บริการ หมายความว่า กิจกรรมทางโลจิสติกส์ที่ทำให้แน่ใจว่า ระบบที่มีการใช้เครื่องจักรในการดำเนินงานแบบเข้มข้น จะดำเนินการได้อย่างมีประสิทธิภาพ ไม่สะดุดตลอดทั้งวงจรชีวิตของสินค้า ทั้งนี้ยังเกี่ยวข้องกับการจัดระบบการจากบริการหลังการขาย จนถึงจุดสิ้นสุดของวงจรชีวิตของสินค้านั้นๆ
6. การเงินของห่วงโซ่อุปทาน หมายถึงการให้บริการด้านการเงินของทั้งห่วงโซ่อุปทานทั้งหมดเพื่อให้เกิดประโยชน์สูงสุด และการรวมขั้นตอนทางการเงินระหว่าง ผู้ให้บริการ

ขนส่ง ซัพพลายเออร์ ผู้ให้บริการด้านโลจิสติกส์ และผู้ร่วมทุนทางการเงิน ซึ่งจะช่วยให้ลดเงินทุนหมุนเวียนและต้นทุนทางการเงิน

## การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของสหภาพยุโรป

ภาคเอกชนของสหภาพยุโรปมีความเข้มแข็ง ระดับการพัฒนาระบบโลจิสติกส์มีสาระสำคัญดังนี้

### 1. ทรอออกกฎหมายที่เอื้ออำนวยต่อการแข่งขัน และทบทวนกฎหมายที่ล้าหลัง

กลุ่มประเทศสมาชิกมีการค้าระหว่างกันมาก เนื่องจากแต่ละประเทศสมาชิกมีแนวการดำเนินการที่แตกต่างกัน ดังนั้นสิ่งที่รัฐบาลมุ่งเน้นคือ การวางกฎระเบียบและมาตรฐานการขนส่งให้เหมือนกัน (Standardization) ในทุกประเทศสมาชิก เพื่อให้สามารถเชื่อมต่อการขนส่งในแต่ละรูปแบบอย่างมีประสิทธิภาพ มีการจัดตั้งคณะกรรมการด้านการขนส่ง โดยมีวัตถุประสงค์คือ การเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่ง และรักษาสมดุลการใช้รูปแบบการขนส่ง โดยได้มีการออกนโยบายที่สำคัญ ดังนี้

1. เพิ่มประสิทธิภาพการขนส่ง วางนโยบายด้านการขนส่งโดยเน้นการเปิดเสรี และนโยบายระยะยาวด้านการขนส่งโดยเน้นการเพิ่มประสิทธิภาพในแต่ละรูปแบบการขนส่ง เพื่อสนับสนุนแนวคิดการเชื่อมต่อแต่ละรูปแบบการขนส่ง ทำให้ตลาดผู้ขนส่งมีการแข่งขันมากขึ้น และกระตุ้นให้เกิดโครงการส่งเสริมการขนส่งหลายรูปแบบ เช่น การจัดทำ Loading Unit ที่เป็นมาตรฐาน EU และโครงการพัฒนาระบบนำร่องโดยใช้ดาวเทียม

2. รักษาสมดุลการใช้รูปแบบการขนส่ง วางนโยบายเพื่อสร้างความเข้าใจเกี่ยวกับการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ และกำหนดแบบแผนการขนส่งของสินค้าในแต่ละอุตสาหกรรม เพื่อให้ผู้ประกอบการตระหนักถึงประโยชน์ของการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ และร่วมมือกันเลือกใช้รูปแบบการขนส่งที่เหมาะสมกับแต่ละอุตสาหกรรม

ภาครัฐมีบทบาทในการพัฒนาโลจิสติกส์ในส่วนที่เป็นโครงสร้างพื้นฐานซึ่งเป็นส่วนที่ต้องลงทุนสูงและใช้ร่วมกัน ด้านกฎหมายและกฎระเบียบ และด้านการวางมาตรฐานของระบบขนส่ง โดยจะไม่ไปก้าวก่ายกับงานที่เอกชนสามารถทำได้เองเช่นการจัดทำการอบรมให้บุคลากรด้านการศึกษาวิจัยด้านโลจิสติกส์ นอกจากนี้ยังมีในส่วนที่ทั้งภาครัฐและภาคเอกชนมีบทบาททั้งคู่ เช่นเรื่องการพัฒนาเทคโนโลยี และการจัดเก็บฐานข้อมูลเกี่ยวกับโลจิสติกส์

## สรุป

จากการทบทวนวรรณกรรมในครั้งนี้ สรุปได้ว่า ความร่วมมือระดับภูมิภาค เช่น โครงการพัฒนาเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคุ่มแม่น้ำโขง (GMS) ตลอดจนการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานมีส่วนในการขยายการค้าระหว่างภูมิภาคอย่างต่อเนื่อง ตลอดจนการค้าชายแดนจะมีมูลค่าและอัตราการเติบโตที่สูง การเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ในอนุภูมิภาคุ่มแม่น้ำโขงจะสร้างประโยชน์ให้แก่ประเทศไทยเป็นอย่างมาก กล่าวคือ สร้างคุณค่า หรือมูลค่าเพิ่มที่เกิดขึ้นจากกิจกรรมโลจิสติกส์ ทั้งสินค้าและบริการที่ส่งผ่านในห่วงโซ่อุปทานและโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์ รวมถึงเพิ่มความสามารถในการจัดการการเคลื่อนย้ายและกระจายสินค้าในปริมาณที่มากขึ้น ด้วยระยะเวลาตอบสนอง ที่ดีขึ้น ทำให้ต้นทุนโลจิสติกส์ต่อหน่วยสินค้าลดลง และบริการดีขึ้น ผลภาพการผลิตเพิ่มขึ้น นอกจากนี้ยังเป็นโอกาสในการดึงดูดการลงทุนจากต่างประเทศ เนื่องจากจะกลายเป็นศูนย์กลางทางการค้า และการเงิน ให้นักลงทุนได้มาลงทุนในธุรกิจโลจิสติกส์ และในอุตสาหกรรมเกี่ยวเนื่อง เช่น ด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ ด้านการค้าและบริการ เป็นต้น ดังนั้น ผลประโยชน์ทางตรงที่ประเทศจะได้รับจะออกมาในรูปของรายได้ที่เกิดจากการประกอบการ และการจ้างงานที่เพิ่มขึ้น โดยเฉพาะการจ้างงานด้านโลจิสติกส์ กระบวนการดังกล่าวจะส่งผ่านเทคโนโลยี ความรู้ และทักษะในการจัดการต่างๆ มาสู่ประเทศ บุคลากรจะได้รับความรู้ความเชี่ยวชาญ ที่สำคัญจะเป็นการกระจายรายได้และความเจริญให้กับประเทศ เพิ่มการค้า บริการ การลงทุนตลอดเส้นทางทางการก่อสร้าง โครงสร้างพื้นฐาน และเขตเศรษฐกิจพิเศษต่างๆ ยกเว้นมาตรฐานการครองชีพ มีช่องทางการจัดจำหน่าย และการขนส่งที่สะดวก ย่อมส่งผลให้ผลิตผลในท้องถิ่นหรือในชนบทเจริญเติบโตเพิ่มความเข้มแข็งให้ชุมชน กระจายรายได้จากเมืองสู่ต่างจังหวัด และบริเวณชายแดน ทั้งยังส่งผลต่อเนื่องถึงเศรษฐกิจของประเทศเพื่อนบ้าน จากการร่วมมือกันพัฒนาระบบการจัดการโลจิสติกส์ ร่วมกันในรอบความร่วมมือต่างๆ ลดปัญหาสังคม ยาเสพติดที่จะทะลักเข้ามาในประเทศ ลดความขัดแย้งและสร้างความมั่นคงบริเวณชายแดน รวมถึงป้องกันแรงงานต่างด้าวเข้าสู่ประเทศทั้งการ ทั้งนี้การจะเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ได้จะต้องมีคุณสมบัติดังนี้

1. ต้องมีทำเลที่ตั้งของประเทศที่เหมาะสม อยู่กึ่งกลางและมีชายแดนเชื่อมต่อกับประเทศเพื่อนบ้านต่างๆ ในภูมิภาค และสามารถเชื่อมโยงต่อไปยังประเทศข้างเคียงอื่นๆ ที่มีศักยภาพทางการค้าได้ ลักษณะของภูมิประเทศจะต้องไม่เป็นอุปสรรคต่อการเชื่อมโยงประเภทการขนส่ง ทั้ง

ภายในและกับประเทศข้างเคียง นอกจากนี้ลักษณะภูมิอากาศจะต้องไม่เป็นอุปสรรคต่อการขนส่งและปลอดภัยจากภัยธรรมชาติ

2. ต้องมีทำเลที่ตั้งของประเทศที่เหมาะสม อยู่กึ่งกลางและมีชายแดนเชื่อมต่อกับประเทศเพื่อนบ้านต่างๆ ในภูมิภาค และสามารถเชื่อมโยงต่อไปยังประเทศข้างเคียงอื่นๆ ที่มีศักยภาพทางการค้าได้ ลักษณะของภูมิประเทศจะต้องไม่เป็นอุปสรรคต่อการเชื่อมโยงประเภทการขนส่ง ทั้งภายในประเทศและกับประเทศข้างเคียง นอกจากนี้ลักษณะภูมิอากาศจะต้องไม่เป็นอุปสรรคต่อการขนส่ง และปลอดภัยจากภัยธรรมชาติ

3. ต้องมีพื้นที่เหมาะสมแก่การเชื่อมโยงการขนส่งระหว่างประเทศ มีเขตแดนติดต่อกับประเทศอื่นในทวีปเป็นแผ่นดินใหญ่ อีกทั้งพื้นที่ทางออกทะเลและสามารถพัฒนาพื้นที่เป็นท่าเรือสากล โดยมีชายฝั่งทะเลที่สะดวกต่อการเชื่อมโยงสู่ทะเลเปิดและอยู่ในเส้นทางหลักของการขนส่งทางทะเลและทางอากาศของโลก

4. ต้องมีพรมแดนล้อมรอบด้วยประเทศเพื่อนบ้านที่มีปฏิสัมพันธ์ที่ดี รวมทั้งมีลักษณะของระบอบการเมือง เศรษฐกิจ สังคมและวัฒนธรรม-ศาสนา ที่ไม่เป็นอุปสรรคต่อการค้า การลงทุน การไปมาหาสู่และเชื่อมโยงเส้นทางขนส่งระหว่างกัน

5. ต้องมีนโยบายสาธารณะซึ่งส่งเสริมต่อการเชื่อมโยงการขนส่งและเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน โดยภาคการเมืองและภาครัฐจะต้องมีการดำเนินการในด้านความสัมพันธ์กับประเทศเพื่อนบ้านรวมทั้งมีการจัดสรรงบประมาณและให้มีกฎหมายบังคับ ซึ่งไม่เป็นอุปสรรคและเกื้อกูลต่อความเป็นศูนย์กลางการขนส่ง

6. ต้องมีระบบโครงสร้างเศรษฐกิจการเมืองที่เข้มแข็ง โดยประเทศที่จะเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ของอนุภูมิภาค จะต้องมีการสร้างทางเศรษฐกิจ ที่มีเสถียรภาพทั้งทางด้านการเงิน การคลัง มีการเจริญเติบโตทางภาคการผลิต และ/หรือบริการที่สามารถสนับสนุนต่อการค้า การลงทุน และให้ความช่วยเหลือแก่ประเทศเพื่อนบ้าน

7. ต้องมีสถานภาพการพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานคมนาคมและขนส่งและระบบโลจิสติกส์ที่มีประสิทธิภาพ ระบบโครงสร้างด้านโลจิสติกส์เพื่อรองรับการขนส่งที่มีประสิทธิภาพและมาตรฐาน เป็นปัจจัยสำคัญที่จะทำให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางด้านโลจิสติกส์ในอนุภูมิภาค ที่สามารถเชื่อมโยงทั้งภายในประเทศและประเทศเพื่อนบ้านในภูมิภาค ทุกรูปแบบการขนส่ง ประกอบด้วย ถนน ทางรถไฟ ทางน้ำ ทางอากาศ รวมทั้งระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ กฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้องกับการขนส่ง ซึ่งจะเป็นปัจจัยเสริมให้ภาคธุรกิจมีต้นทุน โลจิสติกส์ที่สามารถแข่งขันในการขนส่งของภูมิภาค และรูปแบบการขนส่งต่างๆ จะต้องเชื่อมโยงกันอย่าง



ต่อเนื่อง ราบรื่น รวมถึงมีสิ่งอำนวยความสะดวกในการขนถ่ายสินค้าเพื่อเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งอย่างเพียบพร้อม

8. ต้องมีการพัฒนาระบบเทคโนโลยีสารสนเทศที่มีประสิทธิภาพ โดยจะต้องมีการจัดการการไหลเวียนของข้อมูล ข่าวสาร ที่ส่งเสริมต่อการขนส่งระหว่างประเทศ รวมทั้งความสามารถในการจัดการข้อมูลประมาณมหาศาลอย่างรวดเร็วและแม่นยำ เชื่อมโยงข้อมูลกันอย่างบูรณาการระหว่างภาครัฐและภาคเอกชน

9. มีกฎ ระเบียบ ขั้นตอน และวิธีการอำนวยความสะดวกในด้านการค้าการลงทุน และการขนส่งภายในประเทศ และระหว่างประเทศเพื่อนบ้านใกล้เคียงแบบบูรณาการ เพื่อให้เกิดความรวดเร็ว คล่องตัว และต่อเนื่อง ลดความซ้ำซ้อนในการทำธุรกรรม และมีมาตรฐานเหมือนกันซึ่งสอดคล้องกับองค์การการค้าโลก (WTO) ที่ได้ให้คำนิยามของการอำนวยความสะดวกทางการค้า (Trade Facilitation) คือ กระบวนการทางการค้าระหว่างประเทศที่ง่ายไม่ยุ่งยาก ซึ่งรวมไปถึงกิจกรรมการปฏิบัติ และพิธีการที่มีความเกี่ยวข้องกับการรวบรวม การส่งมอบ การติดต่อสื่อสารและระบบข้อมูลที่ต้องการสำหรับการเคลื่อนย้ายสินค้าระหว่างประเทศ โดยมีเป้าหมายสำคัญเพื่อลดค่าใช้จ่ายและระยะเวลาที่ใช้ในการทำธุรกรรมทางการค้าทั้งภายในและระหว่างประเทศของหน่วยงานภาครัฐและเอกชนที่เกี่ยวข้อง

10. ต้องมีบุคลากรและองค์ความรู้ที่เพียงพอและมีประสิทธิภาพ การที่จะเป็นศูนย์กลางด้านโลจิสติกส์ได้จะต้องอาศัยจำนวนบุคลากรที่มีทักษะและองค์ความรู้เกี่ยวกับโลจิสติกส์ ซึ่งจะเกี่ยวข้องกับภาคการศึกษาในการผลิตบุคลากรที่มีคุณภาพเข้าสู่อุตสาหกรรมโลจิสติกส์อย่างเพียงพอ

นอกเหนือจากคุณสมบัติที่กล่าวไปข้างต้นแล้ว ในยุคที่การค้าขายออนไลน์ หรือ พาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ (E Commerce) เข้ามามีบทบาทสำคัญในระบบธุรกิจของโลกรวมทั้งประเทศไทยนั้น ประเทศที่จะเป็นศูนย์กลางด้านโลจิสติกส์ จะต้องมีคุณสมบัติเพิ่มเติมในเรื่องดังต่อไปนี้

1. มีขนาดโครงสร้างพื้นฐานดิจิทัล ที่เพียงพอและมีค่าบริการไม่สูงกว่าประเทศอื่นในอนุภูมิภาค และ โครงข่ายการสื่อสารครอบคลุมทั่วประเทศในระดับหมู่บ้าน มีขนาดเพียงพอต่อการใช้งาน มีเสถียรภาพ ในราคาที่เหมาะสม

2. มีกฎหมาย กฎระเบียบด้านการลงทุนและกำกับดูแลด้านโทรคมนาคม (และอินเทอร์เน็ต) ที่ทันสมัย เป็นธรรมต่อทุกฝ่าย รวมถึงมีกฎหมาย กฎระเบียบ และแนวทางปฏิบัติที่ชัดเจนในเรื่องความมั่นคงปลอดภัยของระบบดิจิทัล

3. มีนโยบายพัฒนาประเทศให้มีสภาพแวดล้อมที่เอื้อต่อการลงทุนและประยุกต์ใช้เทคโนโลยีดิจิทัล และสร้างความพร้อมด้านเทคโนโลยีสื่อสารและสารสนเทศ

ทั้งนี้ จากการศึกษาต้นแบบระบบโลจิสติกส์ของประเทศเนเธอร์แลนด์ และกลุ่มสหภาพยุโรป พบว่าสามารถนำมาประยุกต์ใช้กับประเทศไทยได้ เนื่องจากเนเธอร์แลนด์กำลังเข้าสู่ภาวะประชากรสูงวัย เช่นเดียวกับประเทศไทย ซึ่งการนำเทคโนโลยีที่ทันสมัย เข้ามาช่วยในการจัดการโลจิสติกส์ ก็จะเกิดประสิทธิภาพอย่างสูง และสร้างการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจแบบก้าวกระโดดได้ หน่วยงานภาครัฐ และเอกชนของไทย ควรมีการศึกษารูปแบบการจัดการโลจิสติกส์ โดยเน้นความร่วมมือระหว่าง ภาครัฐ ภาคเอกชน และสถาบันการศึกษา ในการประสานงานเพื่อเพิ่มเติมในด้านโครงสร้าง การจัดการ และองค์ความรู้ โดย 3 หน่วยงานนี้ควรจัดตั้งหน่วยงานกลาง ที่ทำหน้าที่ประสานงาน และจัดทำแผนยุทธศาสตร์เพื่อดำเนินการในเรื่องดังต่อไปนี้

1. พัฒนาระบบเทคโนโลยีสารสนเทศและคมนาคม เพื่อให้มีการใช้ข้อมูลโดยภาคธุรกิจ และภาครัฐอย่างมีประสิทธิภาพ
2. ออกแบบการเชื่อมต่อรูปแบบการขนส่งต่างๆ เพื่อให้ใช้ประโยชน์จากโครงสร้างพื้นฐาน อย่างคุ้มค่า
3. พัฒนาระบบพิธีการศุลกากรให้ลดขั้นตอนที่ซ้ำซ้อน และลดความหนาแน่นในการขนส่งสินค้า หรือคนข้ามแดน
4. พัฒนาซอฟต์แวร์ที่ทันสมัย และผู้เชี่ยวชาญด้านห่วงโซ่อุปทาน เพื่อใช้ในการควบคุมการไหลเวียนของสินค้า รวมทั้งจัดการข้อมูล และการเงิน ซึ่งจะช่วยให้ลดต้นทุนในห่วงโซ่อุปทาน เพิ่มโอกาสการสร้างงานมากขึ้น สร้างธุรกิจใหม่ และดึงดูดนักลงทุนจากต่างชาติ
5. ร่วมกันกับประเทศเพื่อนบ้านในอนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขง จัดตั้งคณะกรรมการด้านการขนส่งร่วมกัน เพื่อจัดทำโครงสร้างพื้นฐาน กฎระเบียบ แนวปฏิบัติที่เป็นมาตรฐานเดียวกัน

สำหรับงานวิจัยที่เกี่ยวกับการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ต่างๆ ที่ได้ทบทวนมา สรุปได้ว่า แนวทางการจัดทำกลยุทธ์เพิ่มขีดความสามารถด้านโลจิสติกส์นั้นจะต้องพัฒนาอย่างบูรณาการ และครบวงจร ใน 3 ด้าน กล่าวคือ

1. ด้านโครงสร้างพื้นฐาน ให้มีความครอบคลุม ต่อเนื่อง เชื่อมโยงกันระหว่างแต่ละรูปแบบการขนส่ง (Hardware)
2. ด้านการจัดการ และพัฒนาระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ กฎหมาย ระเบียบ นโยบาย ภาครัฐ และการอำนวยความสะดวกทางการค้า การลงทุน (Software) และ
3. ด้านการจัดการองค์ความรู้ การบริหารบุคลากร ทั้งภาครัฐ ภาคเอกชน ให้มีองค์ความรู้ และพัฒนาให้เป็นมาตรฐานวิชาชีพด้าน โลจิสติกส์ (Peopleware)

## บทที่ 3

### ความสามารถในการแข่งขันด้านโลจิสติกส์ของไทย

จากบทที่ 2 ซึ่งกล่าวถึง นิยามรวมทั้งประโยชน์ของการเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ในภูมิภาค และกรณีศึกษาของการจัดการโลจิสติกส์ไปแล้วนั้น ในบทนี้จะได้แสดงให้เห็นถึงสถานะปัจจุบันและแผนการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ พร้อมทั้งลำดับความสามารถในการแข่งขันของประเทศไทย เพื่อเปรียบเทียบ และหากกลยุทธ์ที่เหมาะสม และปิดช่องว่าง ระหว่าง ศักยภาพการเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ของประเทศไทย กับศักยภาพตามค่านิยม และแนวปฏิบัติที่เป็นเลิศ รวมทั้งเพื่อพัฒนาให้ประเทศไทยมีขีดความสามารถทางการแข่งขันในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง

#### ทำเลที่ตั้ง และภูมิประเทศ

##### 1. อาณาเขตของประเทศไทย<sup>1</sup>

ประเทศไทยตั้งอยู่บนคาบสมุทรอินโดจีนมีพื้นที่ประมาณ 513,115.06 ตารางกิโลเมตร มีขนาดใหญ่เป็นอันดับ 3 ในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้รองจากประเทศอินโดนีเซียและพม่า เดิมได้แบ่งภูมิภาคของประเทศไทยออกเป็น 4 ภาค คือ ภาคเหนือ ภาคกลาง ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ และภาคใต้ แต่ปัจจุบันได้แบ่งออกเป็น 6 ภาค ได้แก่ ภาคเหนือ ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ภาคตะวันตก ภาคกลาง ภาคตะวันออก ภาคใต้

ความยาววัดจากอำเภอแม่สาย จังหวัดเชียงรายถึงอำเภอเบตง จังหวัดยะลา มีความยาวประมาณ 1,620 กิโลเมตร ส่วนที่กว้างที่สุดของประเทศวัดจากด่านเจดีย์สามองค์ อำเภอสังขละ จังหวัดกาญจนบุรีถึงตำบลช่องเม็ก อำเภอพิบูลย์รักษ์ จังหวัดอุบลราชธานี มีความยาวประมาณ 750 กิโลเมตร ส่วนที่แคบสุดวัดจากตำบลคลองวาฬ อำเภอเมือง จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ มีความยาวประมาณ 10.6 กิโลเมตร

---

<sup>1</sup>“ความเป็นมาของการแบ่งภาคภูมิศาสตร์ของไทย”. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก :

<https://sites.google.com/site/geographyofthailand47/s-ru, 2560>.

ทิศเหนือ ติดต่อกับประเทศพม่าและลาว มีทิวเขาแดนลาวและแม่น้ำโขงเป็นพรมแดนธรรมชาติ ทิศตะวันออก ติดต่อกับประเทศลาวและกัมพูชา มีทิวเขาหลวงพระบาง พนมดงรัก และทิวเขาบรรทัด และแม่น้ำโขงเป็นพรมแดนธรรมชาติ ทิศตะวันตก ติดต่อกับประเทศพม่า มีทิวเขาถนนธงชัย ทิวเขาตะนาวศรี แม่น้ำสาละวิน แม่น้ำเมย และแม่น้ำปากจั่นเป็นพรมแดนธรรมชาติ ทิศใต้ ติดต่อกับอ่าวไทยและประเทศมาเลเซีย มีแม่น้ำโกลก และทิวเขาสันกาลาศีรีเป็นพรมแดนธรรมชาติ

แม่น้ำเจ้าพระยาถือเป็นระบบแม่น้ำที่สำคัญของประเทศ เกิดจากการรวมตัวของแม่น้ำสายหลัก 2 สายจากภาคเหนือ คือแม่น้ำปิงและแม่น้ำน่าน ที่ตำบลปากน้ำโพ อำเภอเมืองนครสวรรค์ จังหวัดนครสวรรค์ จากนั้นไหลลงไปทางทิศใต้ ผ่านจังหวัดอุทัยธานี ชัยนาท สิงห์บุรี อ่างทอง พระนครศรีอยุธยา ปทุมธานี นนทบุรี และกรุงเทพมหานคร ก่อนออกสู่อ่าวไทยที่ปากน้ำ ซึ่งอยู่ระหว่างเขตตำบลท้ายบ้าน ตำบลบางปูใหม่ อำเภอเมืองสมุทรปราการ และตำบลแหลมฟ้าผ่า อำเภอพระสมุทรเจดีย์ จังหวัดสมุทรปราการ

### แผนภาพที่ 3-1 แม่น้ำเจ้าพระยา



ที่มา : วิกีพีเดีย สารานุกรมเสรี, ออนไลน์, 2560

แม่น้ำโขง<sup>2</sup> มีต้นกำเนิดจากเทือกเขาหิมาลัย ไหลผ่านบริเวณที่ราบสูงทิเบตและมณฑลชิงไห่ ประเทศจีน ผ่านประเทศจีน ประเทศพม่า ประเทศลาว ประเทศไทย ประเทศกัมพูชา และออกสู่ทะเลจีนใต้ที่ประเทศเวียดนาม มีความยาวทั้งหมด 4,880 กิโลเมตร เป็นความยาวในประเทศจีน 2,130 กิโลเมตร ช่วงที่แม่น้ำไหลผ่านประเทศจีนมีชื่อเรียกว่า แม่น้ำหลานซาง หรือ แม่น้ำล้านช้าง และเมื่อไหลผ่านเข้าเขตประเทศพม่าและประเทศลาว เรียกว่า แม่น้ำโขง รวมถึงคำเมืองล้านนาก็เรียก แม่น้ำโขง เช่นกัน ส่วนในภาษาไทยเรียกว่า แม่น้ำโขง ลักษณะสำคัญของแม่น้ำโขงคือ มีตลิ่งที่สูงชันมากทั้งสองฝั่ง ไหลเลี้ยวและไปตามไหล่เขา กระแสน้ำจะไหลจากทางเหนือลงสู่ทางใต้ตลอดทั้งปี ระดับน้ำในฤดูฝนกับฤดูแล้งจะมีความแตกต่างกันอย่างมาก ความเร็วของกระแสน้ำขึ้นอยู่กับแต่ละฤดูกาล ดินในแม่น้ำโขงเป็นดินทราย มีเกาะแก่งน้อยใหญ่กว่าหนึ่งร้อยแห่งเรียงรายตลอดแม่น้ำ

### แผนภาพที่ 3-2 แม่น้ำโขง



ที่มา : วิกิพีเดีย สารานุกรมเสรี, ออนไลน์, 2560

อาณาเขตและพรมแดน<sup>3</sup> ทางบกมีระยะทางทั้งหมด 4,863 กิโลเมตร มีอาณาเขตติดต่อกับประเทศเพื่อนบ้าน 4 ประเทศ ได้แก่ ประเทศลาว พม่า กัมพูชา และมาเลเซีย

#### 1.1 ด้านสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว มีชายแดนติดต่อกับประเทศไทย

<sup>2</sup>“แม่น้ำโขง”. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก : <https://th.wikipedia.org/wiki/แม่น้ำโขง>, 2560.

<sup>3</sup>“ภูมิศาสตร์ไทย”. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก : <https://th.wikipedia.org/wiki/ภูมิศาสตร์ไทย>, 2560.

ตั้งแต่สามเหลี่ยมทองคำ จังหวัดเชียงราย ผ่านจังหวัดพะเยา น่าน อุตรดิตถ์ พิษณุโลก เลย หนองคาย บึงกาฬ นครพนม มุกดาหาร อำนาจเจริญ และอุบลราชธานี รวมระยะทางทั้งสิ้น 1,754 กิโลเมตร โดยมีพื้นที่ชายแดนที่เป็นทั้งภูเขา แม่น้ำ ที่ราบ แม่น้ำโขงเป็นประเทศ เส้นทางเชื่อมระหว่างสองประเทศนี้ได้แก่ สะพานมิตรภาพ ไทย-ลาว แห่งที่ 1 แห่งที่ 2 แห่งที่ 3 และแห่งที่ 4 ปัญหาชายแดนด้านนี้คือ การลักลอบเข้าเมือง การค้าเถียงยาเสพติด การขนสินค้าหนีภาษี เป็นต้น

1.2 ด้านสาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมา (พม่า) มีชายแดนติดต่อกับประเทศไทย ตั้งแต่สามเหลี่ยมทองคำ อำเภอเชียงแสน จังหวัดเชียงราย ผ่านชายแดนที่เป็นทั้งภูเขาและแม่น้ำ ผ่านจังหวัดเชียงใหม่ แม่ฮ่องสอน ตาก กาญจนบุรี ราชบุรี เพชรบุรี ประจวบคีรีขันธ์ ชุมพร และระนอง รวมระยะทางทั้งสิ้น 1,800 กิโลเมตร การแบ่งเขตแดนจะแบ่งโดย ถ้าเป็นภูเขาจะใช้สันปันน้ำเป็นแนวเขต แต่ถ้าเป็นแม่น้ำจะใช้ร่องน้ำลึกเป็นแนวเขต เนื่องจากชายแดนด้านนี้มีชนกลุ่มน้อยของพม่าตั้งถิ่นฐานอยู่หลายเผ่า เช่น ไทยใหญ่ กะเหรี่ยง มอญ เป็นต้น อาศัยอยู่ จึงมีการอพยพแรงงานเข้ามาในไทย มีการลักลอบค้าของหนีภาษี ผลกระทบที่แปรรูปจากไม้สัก บ่อนการพนัน การลักลอบขนยาเสพติด เป็นต้น

1.3 ด้านราชอาณาจักรกัมพูชา มีชายแดนติดต่อกับประเทศไทยนับตั้งแต่ช่องบก (สามเหลี่ยมมรกต) ในอำเภอน้ำยืน จังหวัดอุบลราชธานี ผ่านจังหวัดศรีสะเกษ สุรินทร์ บุรีรัมย์ สระแก้ว จันทบุรี และตราด รวมระยะทางทั้งสิ้น 803 กิโลเมตร บริเวณชายแดนที่ติดกับตอนล่างของภาคอีสานจะใช้ทิวเขาพนมดงรักเป็นเส้นแบ่งเขตแดน แถบจังหวัดสระแก้วเป็นที่ราบและคลอง จึงเป็นเส้นทางเดินติดต่อกันสะดวก พื้นที่แถบนี้เรียกว่า "ฉนวนไทย" โดยบริเวณอำเภออรัญประเทศ จังหวัดสระแก้ว มีตลาดการค้าขนาดใหญ่เรียกว่า "ตลาดโรงเกลือ" ชาวกัมพูชามักจะมาซื้อสินค้าประเภทอาหาร และวัสดุก่อสร้าง

1.4 ด้านมาเลเซีย มีชายแดนติดต่อกับประเทศไทยตั้งแต่จังหวัดสตูล สงขลา ยะลา และนราธิวาส รวมระยะทางเขตแดน 506 กิโลเมตร ที่จังหวัดสตูลมีรั้วคอนกรีตกั้นแบ่ง แต่ส่วนใหญ่จะใช้แนวทิวเขาสันกาลาคีรีและแม่น้ำโกลกแบ่งเขตแดน ชายแดนด้านนี้มีเส้นทางคมนาคมที่สะดวกทั้งทางรถยนต์และรถไฟ ปัญหาชายแดนด้านนี้คือ การลักลอบขนของหนีภาษี ปัญหาการทำประมง การนับถือศาสนาและความแตกต่างทางวัฒนธรรมเฉพาะพื้นที่ เป็นต้น

## 2. ลักษณะภูมิประเทศ<sup>4</sup>

<sup>4</sup>“ความเป็นมาของการแบ่งภาคภูมิศาสตร์ของไทย”. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก :

2.1 เขตภูเขาและหุบเขากากเหนือ ลักษณะภูมิประเทศส่วนใหญ่เป็นเทือกเขา แนวเทือกเขาทอดตัวยาวในแนวเหนือ-ใต้ เทือกเขาที่สำคัญได้แก่ เทือกเขาแดนลาว เทือกเขาถนนธงชัย เทือกเขาฝ้ายน้ำ เทือกเขาหลวงพระบาง และมีที่ราบหุบเขาลักษณะแคบ ๆ อยู่ระหว่างแนวเทือกเขา เป็นบริเวณที่มีแม่น้ำไหลผ่านมีดินตะกอนอุดมสมบูรณ์เหมาะแก่การเพาะปลูก

2.2 เขตที่ราบลุ่มภาคกลาง ลักษณะภูมิประเทศส่วนใหญ่เป็นที่ราบลุ่มแม่น้ำ แบ่งเป็น 2 ส่วน คือที่ราบตอนบนตั้งแต่จังหวัดนครสวรรค์ขึ้นไป จะเป็นที่ราบลุ่มแม่น้ำและที่ราบลูกฟูก มีภูเขาประปราย ที่ราบตอนล่างตั้งแต่นครสวรรค์ลงมาถึงอ่าวไทยเป็นที่ราบดินดอนสามเหลี่ยม มีลักษณะดินเป็นตะกอนน้ำพา

2.3 เขตเทือกเขากภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ลักษณะภูมิประเทศส่วนใหญ่เป็นที่ราบสูง รูปร่างคล้ายกระทะหงาย มีขอบทางด้านตะวันตกและด้านใต้ลาดลงทางด้านตะวันออก เทือกเขาที่สำคัญได้แก่ เทือกเขาเพชรบูรณ์ เทือกเขาดงพญาเย็น เทือกเขาสันกำแพง เทือกเขาภูพาน บริเวณตอนกลางของภาคเป็นแอ่ง เรียกว่าแอ่งโคราช

2.4 เขตภูเขาและที่ราบภาคตะวันออก ลักษณะภูมิประเทศส่วนใหญ่เป็นที่ราบลูกฟูกสลับกับภูเขาและมีที่ราบชายฝั่งทะเล มีแม่น้ำสายสั้น ๆ

2.5 เขตเทือกเขากภาคตะวันตก ลักษณะภูมิประเทศส่วนใหญ่เป็นภูเขาและหุบเขาที่ทอดตัวในแนวเหนือ-ใต้ มีพื้นที่ราบแคบ ๆ

2.6 เทือกเขาที่สำคัญได้แก่ เทือกเขาตะนาวศรี เทือกเขาถนนธงชัยที่ทอดตัวยาวต่อเนื่องลงมา

2.7 เขตคาบสมุทรภาคใต้ ลักษณะภูมิประเทศเป็นคาบสมุทรยื่นลงไปในทะเล ขนาบด้วยทะเลทั้ง 2 ด้าน มีภูเขาทอดตัวแนวเหนือ-ใต้ มีแม่น้ำสายสั้น ๆ และมีที่ราบชายฝั่งทะเลด้านตะวันออกกว้างกว่าที่ราบชายฝั่งทะเลด้านตะวันตก

### 3. ลักษณะภูมิอากาศของประเทศ

ประเทศไทยมีภูมิอากาศแตกต่างกันเล็กน้อย จัดเป็นภูมิอากาศแบบร้อนชื้น (Tropical rainy climates) ซึ่งแบ่งออกเป็น 3 ชนิด

3.1 อากาศแบบฝนเมืองร้อนเฉพาะฤดูหรืออากาศแบบทุ่งหญ้าเมืองร้อน (Savanna climate) ได้แก่ บริเวณตั้งแต่อำเภอหัวหิน จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ เป็นพื้นที่ที่มีฝนตกเฉพาะในฤดู

---

<sup>5</sup>“ภูมิอากาศไทย”. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก : <https://th.wikipedia.org/wiki/ภูมิอากาศไทย>, 2560.

ฝน และแล้งในฤดูหนาวและฤดูร้อน ดังนั้นลักษณะพืชพรรณธรรมชาติส่วนใหญ่จึงเป็นทุ่งหญ้าและป่าโปร่ง ประเภทป่าผลัดใบ เช่น ทุ่งหญ้าและป่าแดงหรือป่าเต็งรัง ในภาคตะวันออกเฉียงเหนือและบริเวณที่ราบภาคกลาง ถูกตัดแปลงเป็นที่นา แลเป็นที่ตั้งบ้านเรือน

3.2 อากาศแบบฝนเมืองร้อนตลอดปีหรืออากาศแบบป่าดิบ (Tropical rainy forest) ได้แก่ บริเวณชายฝั่งตะวันออกของคาบสมุทรภาคใต้ตั้งแต่จังหวัดชุมพรลงไป จะมีฝนตกหนักตลอดปี ประมาณ 2,000 – 2,500 มิลลิเมตรต่อปี ลักษณะพืชพรรณจึงเป็นป่าไม้เขียวชอุ่มทั้งปี จึงเรียกว่าป่าดิบ

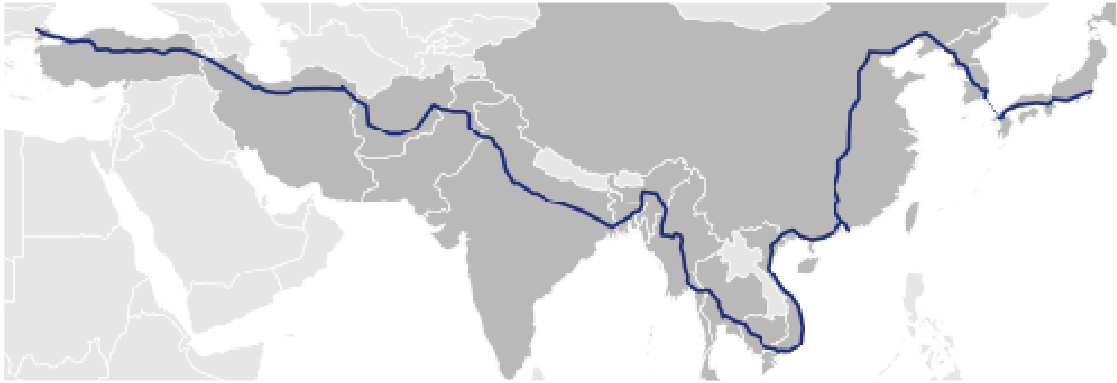
3.3 อากาศแบบฝนเมืองร้อนเกือบตลอดปีหรืออากาศแบบมรสุมเมืองร้อน (Tropical monsoon- climates) ได้แก่ บริเวณทางตะวันตกของคาบสมุทรภาคใต้ และทางตะวันออกเฉียงใต้ของอ่าวไทย จะได้รับฝนมากจากลมมรสุมตะวันตกเฉียงใต้ที่พัดผ่าน และมีช่วงที่ฝนน้อยอยู่ 1 เดือนหรือ 2 เดือน ฉะนั้นจึงไม่จัดเป็นฝนตกตลอดปี ลักษณะพืชพรรณเป็นป่าดิบเช่นเดียวกับฝั่งตะวันออก

จากทำเลที่ตั้งทางภูมิศาสตร์และภูมิอากาศ สามารถสรุปได้ว่า ประเทศไทยมีที่ตั้งที่มีลักษณะเกือกลดต่อการคมนาคมขนส่ง และเป็นศูนย์กลางทางเศรษฐกิจของภูมิภาค มีชายฝั่งทะเลสองด้าน โดยพื้นที่ทางภาคใต้มีลักษณะเป็นแหลมที่ยื่นขึ้นระหว่างสองฝั่งทะเลคือ ด้านอ่าวไทยและทะเลจีนใต้มีพื้นที่ชายฝั่งทะเลยาว 1,660 กิโลเมตร กับด้านทะเลอันดามันมีพื้นที่ชายฝั่งทะเลยาว 954 กิโลเมตร ทำให้มีความได้เปรียบเชิงแข่งขันในการใช้เป็นเส้นทางขนส่ง การค้าขายกับต่างประเทศ และเกิดเป็นศักยภาพทางชายฝั่งทะเล มีท่าเรือใหญ่ที่สำคัญ ได้แก่ ท่าเรือแหลมฉบัง ท่าเรือมาบตาพุด ท่าเรือคลองเตย ท่าเรือระนอง ท่าเรือสงขลา เกิดเป็นผลประโยชน์ของชาติในการใช้เป็นประโยชน์ทั้งทางเศรษฐกิจและการเมืองระหว่างประเทศ โดยเป็นเส้นทางคมนาคมขนส่งเชื่อมโยงกับประเทศคู่ค้า

นอกจากนี้ประเทศไทยยังมีเขตแดนติดต่อกับพื้นที่แผ่นดินเดียวกับทวีปเอเชีย ถนนสายเอเชียทั้ง 2 สายผ่านประเทศไทย คือ สายเอเชีย 1 ซึ่งเป็นถนนที่ยาวที่สุดในเครือข่ายทางหลวงสายเอเชีย ระยะทางทั้งสิ้น 12,845 ไมล์ (20,557 กิโลเมตร) จากโตเกียว ญี่ปุ่น ผ่านเกาหลี, จีน, เอเชียตะวันออกเฉียงใต้ (แผ่นดินใหญ่), อินเดีย, ปากีสถาน, อัฟกานิสถาน และอิหร่าน สิ้นสุดที่ตุรกี และบัลแกเรีย โดยมีเส้นทางต่อไปทางทิศตะวันตกต่อจากอิสตันบูล เชื่อมไปถึงยุโรปได้ อีกเส้นทางหนึ่งคือ สายเอเชีย 2 เป็นเครือข่ายทางหลวงสายเอเชีย ระยะทาง 8,230 ไมล์ (13,177 กม.) จากเคนยาซาร์, อินโดนีเซีย ถึง โคสราวี, อิหร่าน โดยช่วงที่ผ่านประเทศไทย เริ่มจากพรมแดนพม่าที่อำเภอแม่สาย จังหวัดเชียงราย ลงมาจนจรดชายแดนบ้านจิ่งโหลน จังหวัดสงขลา เป็นระยะทาง 2,254 กิโลเมตร



### แผนที่ 3-3 : ถนนสายเอเชีย 1



ที่มา : วิกีพีเดีย สารานุกรมเสรี, ออนไลน์, 2560

### แผนที่ 3-4 : ถนนสายเอเชีย 2



ที่มา : วิกีพีเดีย สารานุกรมเสรี, ออนไลน์, 2560

ที่สำคัญ ประเทศไทยตั้งอยู่ในเขตที่ปลอดภัยจากภัยธรรมชาติต่างๆ เช่นแผ่นดินไหว ภูเขาไฟระเบิด พายุไต้ฝุ่น เนื่องจากตั้งอยู่นอกเขตรอยเลื่อน หรือ วงแหวนแห่งไฟ และยังถูกห้อมล้อมด้วยประเทศเพื่อนบ้านทั้งด้านทิศตะวันตก และทิศตะวันออก ทำให้ได้รับผลกระทบจากพายุต่างๆ ค่อนข้างเล็กน้อย อย่างไรก็ตามถึงแม้จะประสบอุทกภัยรุนแรงบ้างในบางปี แต่ก็ไม่ใช่จะเกิดบ่อยครั้ง

## แนวพื้นที่เศรษฐกิจ (Economic Corridor) และเส้นทางเศรษฐกิจที่สำคัญในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (Greater Mekhong Subregion; GMS)

โครงการพัฒนาความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง (Greater Mekhong Subregional Economic Cooperation ; GMS-EC) เกิดขึ้นตั้งแต่ไทยได้ลงนามในกรอบความร่วมมืออนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง ตั้งแต่ปี 2535 โดยเป็นโครงการที่ได้รับความช่วยเหลือจากธนาคารพัฒนาเอเชีย (Asian Development Bank: ADB) แก่กลุ่มประเทศในอนุภูมิภาคในลุ่มแม่น้ำโขง ประกอบด้วย 6 ประเทศ ได้แก่ ไทย สปป.ลาว กัมพูชา เวียดนาม สหภาพพม่า และจีนตอนใต้ (มณฑลยูนนาน) มีพื้นที่รวมกันประมาณ 2 ล้าน 3 แสนตารางกิโลเมตร หรือประมาณเท่ากับพื้นที่ของยุโรปตะวันตก มีประชากรรวมกันประมาณ 250 ล้านคน อุดมสมบูรณ์ไปด้วยมรดกทางวัฒนธรรมและทรัพยากรธรรมชาติ อีกทั้งยังเป็นจุดศูนย์กลางในการเชื่อมโยงติดต่อระหว่างภูมิภาคเอเชียใต้ เอเชียตะวันออก และเอเชียตะวันออกเฉียงใต้

โครงการพัฒนาความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง (GMS) มีวัตถุประสงค์เพื่อส่งเสริมให้เกิดการขยายตัวทางการค้า การลงทุน อุตสาหกรรม การเกษตร และบริการ สนับสนุนการจ้างงาน และยกระดับความเป็นอยู่ของประชาชนในพื้นที่ให้ดีขึ้น ส่งเสริมและพัฒนาความร่วมมือทางเทคโนโลยีและการศึกษาระหว่างกัน ตลอดจนการใช้ทรัพยากรธรรมชาติที่ส่งเสริมกันอย่างมีประสิทธิภาพ ส่งเสริมและเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน รวมทั้งเปิดโอกาสทางเศรษฐกิจในตลาดโลก นอกจากนี้ ผู้นำประเทศกลุ่มอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง (GMS) ได้ลงนามความตกลงในเรื่องการขนส่ง และแสดงเจตนาให้มีพิธีสารและเอกสารแนบท้ายของความตกลงขนส่งข้ามพรมแดน(GMS Cross-Border Transport Agreement : GMS CBTA) ให้เสร็จครบถ้วนภายในปี 2548 ปัจจุบัน ระเบียงหรือแนวพื้นที่เศรษฐกิจ (Economic Corridor) ใน GMS แบ่งออกเป็น 3 แนวหลักๆ ได้แก่ แนวพื้นที่เศรษฐกิจตะวันออก - ตะวันตก (East -West Economic Corridor: EWEC) แนวพื้นที่เศรษฐกิจเหนือ - ใต้ (North-South Economic Corridor: NSEC) และแนวพื้นที่เศรษฐกิจตอนใต้ (Southern Economic Corridor; SEC)

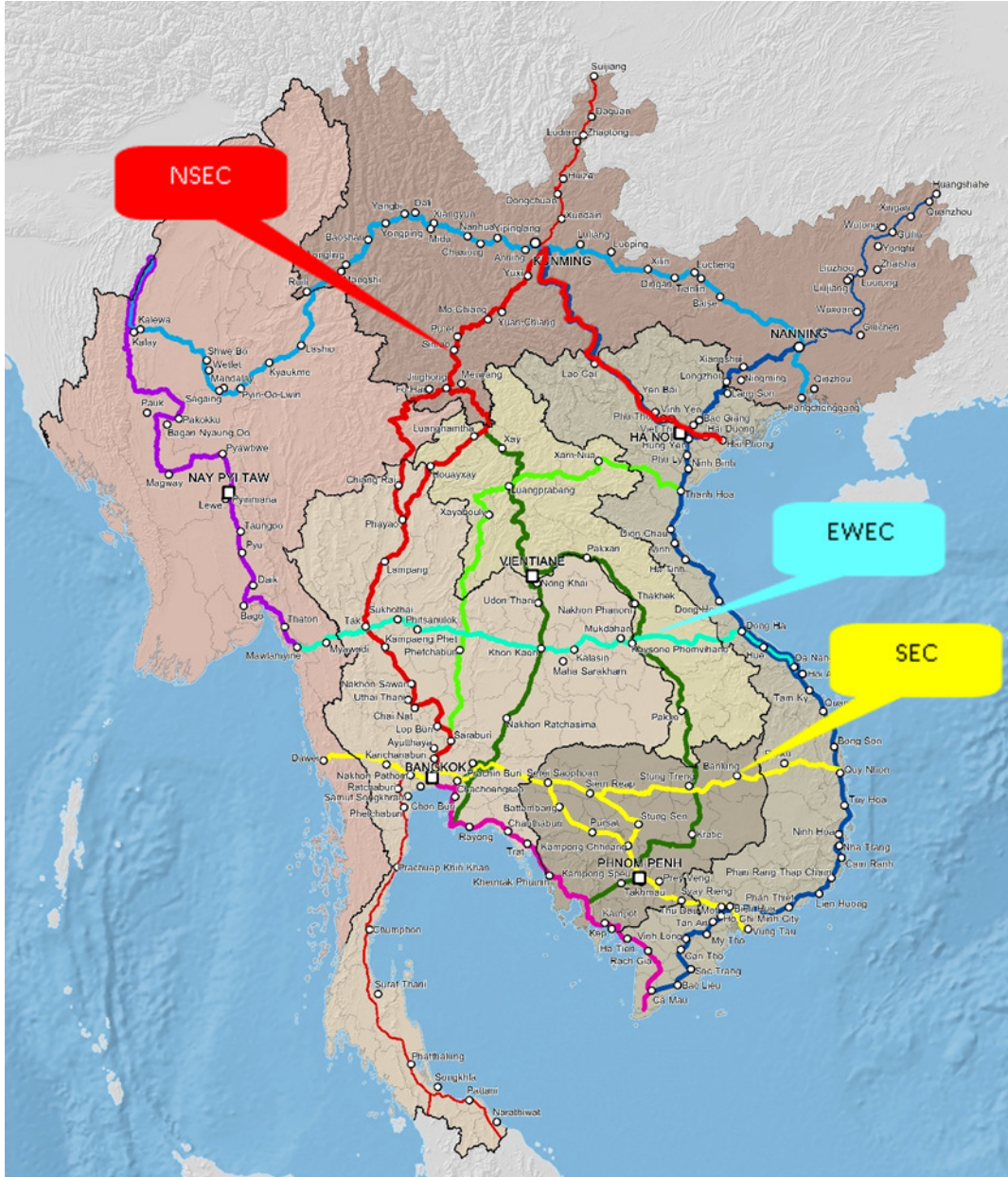
**1. แนวพื้นที่เศรษฐกิจเหนือ-ใต้ (North South Economic Corridor: NSEC)**  
เชื่อมโยงไทย-พม่า-สปป.ลาว-สปป.จีน แนวพื้นที่เศรษฐกิจเหนือ-ใต้ ภายใต้กรอบความร่วมมืออนุ

---

<sup>6</sup>ดร. โสภาคิติ วงศ์โกมลเชษฐ์. ระเบียงเศรษฐกิจอาเซียน. (กรุงเทพฯ : สถาพรบุ๊คส์, 2558). หน้า 84 – 88.

ภูมิภาคลุ่มน้ำโขง (GMS) ประกอบด้วยเส้นทางหลัก 3 เส้นทางผ่านไทย และในเวียดนามอีก 1 เส้นทาง ได้แก่

**แผนภาพที่ 3-5 ระเบียบเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง**



ที่มา : Open Development Mekong, [Online](#), 2015

1.1 เส้นทาง R3A : คูนหมิง – ยูซี – หยวนเจียง – โมเฮย – ซือมา – เจียวเมิงหยาง – บ่อหาน(สปป.จีน) - บ่อเต็น – ห้วยทราย (สปป.ลาว) – เชียงของ – เชียงราย – ตาก – กรุงเทพฯ (ไทย) โดยมีจุดข้ามแดน: บ่อหาน (สปป.จีน) – บ่อเต็น (สปป.ลาว) และ จุดข้ามแดน: ห้วยทราย (ลาว) – เชียงของ (ไทย) รวมระยะทางทั้งสิ้นประมาณ 1,200 กิโลเมตร ซึ่งรัฐบาลไทย สปป.จีน

และธนาคารแห่งเอเชีย (ADB) ให้การช่วยเหลือค่าก่อสร้างเส้นทางในเขต สปป.ลาวฝ่ายละ 1 ใน 3 ของค่าก่อสร้างทั้งหมด โดยไทยให้ความช่วยเหลือแบบเงินกู้ผ่อนปรนในวงเงิน 1,385 ล้านบาท

1.2 เส้นทาง R3B : คุณหมิง – เชียงรุ่ง – เชียงตุง - ท่าซี้เหล็ก (พม่า) – แม่สาย – เชียงราย – ตาก – กรุงเทพฯ (ไทย) โดยมีจุดข้ามแดน: ตำบล (สปป.จีน)-เมืองลา (พม่า) และท่าซี้เหล็ก (พม่า) – แม่สาย (ไทย) เป็นเส้นทางคั่นข้างคดเคี้ยวไปตามไหล่เขาและลัดเลาะไปตามแม่น้ำโขงในสหภาพพม่า รวมระยะทางทั้งสิ้น 1,850 กิโลเมตร รัฐบาลไทยให้ความช่วยเหลือสร้างสะพานมิตรภาพข้ามแม่น้ำสายแห่งที่ 2 แบบให้เปล่าในวงเงิน 38 ล้านบาท

1.3 เส้นทาง R5 : คุณหมิง – หมี่เหลอ – หยินซ้อ – ไคหยวน – มั่งซ้อ – เฮียวโก้ว (จีน) – ลาวไก (เวียดนาม) – ฮานอย – ไฮฟอง (เวียดนาม) โดยมีจุดข้ามแดน: เทอโก้ว (สปป.จีน) – ลาวไก (เวียดนาม)

1.4 เส้นทางสายห้วยโก๋น-ปากแบ่ง โครงการปรับปรุงเส้นทางจากห้วยโก๋น (จ.น่าน) –เมืองเงิน (แขวงไชยบุรี)-ปากแบ่ง (แขวงอุดมไชย) ระยะทาง 49.2 กิโลเมตร ซึ่งรัฐบาลไทยให้ความช่วยเหลือในวงเงิน 840 ล้านบาท เป็นเงินให้เปล่าร้อยละ 30 และเป็นเงินกู้ผ่อนปรนร้อยละ 70 เส้นทางนี้ไปเชื่อมต่อกับหมายเลข 13 ของสปป.ลาว ไปบ่อเต็นเข้าสู่สปป.จีน

วัตถุประสงค์ของการริเริ่มการพัฒนาแนวพื้นที่เศรษฐกิจเหนือ-ใต้ (North-South Economic ; NSEC) คือ 1) เพื่ออำนวยความสะดวกการค้าและการพัฒนาระหว่าง สปป.ลาว พม่า ไทย เวียดนาม และสปป.จีน 2) เพื่อลดต้นทุนค่าขนส่งในพื้นที่ภายใต้โครงการและทำให้การเคลื่อนย้ายสินค้าและคนมีประสิทธิภาพ และ (3) เพื่อลดความยากจน สนับสนุนการพัฒนาในพื้นที่ชนบทและชายแดน เพิ่มรายได้ของกลุ่มคนรายได้ต่ำ สร้างโอกาสในการจ้างงานสำหรับสตรี และส่งเสริมการท่องเที่ยวในพื้นที่

การพัฒนาแนวพื้นที่เศรษฐกิจเหนือ-ใต้ (NSEC) ประกอบด้วย 3 ระยะ คือ 1) การพัฒนาแนวพื้นที่การขนส่ง (Transport corridor) 2) การพัฒนาแนวพื้นที่โลจิสติกส์ (Logistics corridor) และ 3) การพัฒนาแนวพื้นที่เศรษฐกิจ (Economic Corridor)

**2. แนวพื้นที่เศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก (East West Economic Corridor: EWEC) เชื่อมโยงเวียดนาม-สปป.ลาว-ไทย-พม่า**

แนวพื้นที่เศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก (East West Economic Corridor: EWEC) เป็นการเชื่อมโยงพื้นที่ด้านตะวันออกจากเวียดนาม ผ่านสปป.ลาว บนเส้นทางหมายเลข 9 (R-9) ข้ามสะพานมิตรภาพแม่น้ำโขงแห่งที่ 2 เข้าสู่ไทย ณ จังหวัดมุกดาหาร และไปสู่สหภาพพม่าที่แม่สอด จังหวัดตาก หรืออาจเรียกได้ว่าเป็นเส้นทาง Land Bridge เชื่อมโยงระหว่างทะเลจีนใต้กับทะเลอัน



คามัน โดยมีระยะทางรวมทั้งสิ้นประมาณ 1,450 กิโลเมตร อยู่ในเขต สปป.ลาว 210 กิโลเมตร เวียดนาม 84 กิโลเมตร พม่า 200 กิโลเมตร นอกจากนั้นเป็นเส้นทางในประเทศไทย

เส้นทาง R-9 มีจุดเชื่อมโยงเมืองสำคัญต่างๆ ดังนี้ เมะล่าย - เมียวดี (พม่า) - แม่สอด - ตาก-พินธุโลก - ขอนแก่น - กาศสินธุ์ - มุกดาหาร (ไทย) - สะหวันนะเขต - แคนสะหวัน (ลาว) - ลาวบ่าว - ดองฮา - เว้ - ท่าเรือดานัง (เวียดนาม) โดยมีจุดข้ามแดน 1) เมียวดี (พม่า) - แม่สอด (ไทย) 2) มุกดาหาร (ไทย) - สะหวันเขต (สปป.ลาว) และ 3) แคนสะหวัน (สปป.ลาว) - ลาวบ่าว (เวียดนาม) EWEC มีจุดที่เชื่อมต่อกับเส้นทางในแนวเหนือ-ใต้หลายเส้นทาง ได้แก่ 1) ย่างกุ้ง- ทวาย 2) เชียงใหม่-กรุงเทพฯ 3) หนองคาย- กรุงเทพฯ 4) เส้นทางหมายเลข 13 ในสปป.ลาว และ 5) ถนนหมายเลข 1 ในเวียดนาม นับได้ว่ามีบทบาทสำคัญในการเป็นทางเปิดไปสู่ท่าเรือในเวียดนามสำหรับภาคตะวันออกเฉียงเหนือของไทยและภาคกลางของสปป.ลาว

## 2.1 สภาพการค้า การลงทุน และการท่องเที่ยวบนเส้นทาง R 9

2.1.1 ด้านการค้า การขนส่งสินค้ามีความสะดวก เนื่องจากสภาพถนนตั้งแต่ มุกดาหาร- สะหวันนะเขต - เว้ - ดานัง - วินห์ - ฮานอย เป็นถนน 2 เลนตลอดทาง และมีการเจาะอุโมงค์ระหว่างเว้ไปดานัง ชื่อ อุโมงค์ไสวัน ลอดภูเขายาว 7 กิโลเมตร เพื่ออำนวยความสะดวกในการอ้อมขึ้นเขา 25 กิโลเมตรปัจจุบัน สินค้าไทยจะส่งออกโดยขนส่งลงเรือข้ามแม่น้ำโขงจากมุกดาหารไป สะหวันนะเขตและขนส่งทางถนนต่อไปยังจุดผ่านแดนลาวบาว ของเวียดนาม โดยจะมีบริษัทตัวแทนขนส่งสินค้าของเวียดนาม รับขนส่งกระจายเข้าไปในตลาดในเมืองต่างๆของเวียดนามต่อไป สาเหตุที่ผู้ประกอบการไทยไม่ประสงค์ที่จะขนส่งสินค้าเองในเวียดนาม เนื่องจากไม่มีสินค้าให้ขนในเที่ยวกลับ ซึ่งจะทำได้ต้นทุนการขนส่งสูงขึ้นและเนื่องจากการขบขี้รถยนต์/รถบรรทุกในลาวและเวียดนาม ใช้พวงมาลัยซ้าย และมีการจำกัดน้ำหนักรถบรรทุกให้บรรทุกได้ไม่เกิน 21 ตัน ในขณะที่ไทยให้บรรทุกได้ไม่เกิน 24 ตัน นอกจากนี้ เวียดนามยังจำกัดความเร็วของรถยนต์/รถบรรทุกไว้ไม่เกิน 30 และ 50 กิโลเมตร/ชั่วโมง สำหรับการขับในเมือง และนอกเมือง ตามลำดับ อย่างไรก็ตาม ปัจจุบันยังไม่มี การขนส่งสินค้าบนเส้นทาง R 9 ไปยังท่าเรือน้ำลึกดานัง เนื่องจากท่าเรือมีสภาพเก่า และมีขนาดไม่ใหญ่มาก รวมทั้งยังอยู่ระหว่างการพัฒนา แต่มีการขนส่งสินค้าระหว่างท่าเรือไฮฟอง ซึ่งอยู่ใกล้กับฮานอย ไปยังท่าเรือหยางพู ของมณฑลไหหลำ

2.1.2 ด้านการลงทุน ในปัจจุบัน ยังไม่มีสิ่งอำนวยความสะดวกบนเส้นทาง R 9 เช่น ปั๊มน้ำมันร้านอาหาร โรงแรม ศูนย์บริการนักท่องเที่ยว และร้านจำหน่ายของที่ระลึก เนื่องจากพื้นที่ส่วนใหญ่เป็นป่าเขาและพื้นที่เกษตรกรรม นอกจากนี้ การจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษสะหวันเซโน และเขตการค้าเสรีบ้านแคนสะหวันในสปป.ลาว ยังไม่ประสบความสำเร็จ เนื่องจากยังไม่มี การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่จำเป็น ทำให้ไม่มีนักลงทุนต่างชาติสนใจเข้าไปลงทุน อย่างไรก็ตาม

รัฐบาล ลาว ได้ตระหนักถึงความสำคัญและโอกาสทางการค้าและการลงทุนในแขวงสะหวันนะเขต จึงได้กำหนดให้เป็น 1 ใน 4 แขวง(สะหวันนะเขต เวียงจันทน์ หลวงพระบาง จำปาสัก) ที่เจ้าแขวงมีอำนาจในการอนุมัติโครงการลงทุนในแขวงที่มีมูลค่าไม่เกิน 2 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ โดยไม่ต้องได้รับความเห็นชอบจากส่วนกลาง เฉพาะในโครงการที่รัฐบาลส่งเสริม เช่น การก่อสร้าง และการขุดค้นทรัพยากรธรรมชาติ เป็นต้น ในขณะที่แขวงอื่นๆสามารถอนุมัติโครงการลงทุนได้เองในโครงการที่มีมูลค่าไม่เกิน 1 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ จึงเป็น โอกาสดีที่นักลงทุนไทยที่สนใจเข้าร่วมพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษสะหวันเซโน จะสามารถใช้เป็นฐานเชื่อมโยงการลงทุนด้านตะวันออกเฉียงเหนือของไทย และช่วยสร้างงานแก่ประชาชนสปป.ลาว ซึ่งจะสร้างความรู้สึที่ดีของลาวที่มีต่อไทยที่ได้แสดงความจริงใจในการร่วมมือกันพัฒนาเศรษฐกิจสปป. ลาว

2.1.3 ด้านการท่องเที่ยว ในปัจจุบัน มีนักท่องเที่ยวไทยจำนวนมากเดินทางบนเส้นทาง R9 เพื่อไปยังเมืองเว้ คานัง และฮอยอัน ซึ่งเป็นเมืองมรดกโลกทางวัฒนธรรม มีอาคารสถาปัตยกรรมสมัยฝรั่งเศสอยู่หลายแห่ง และเป็นที่ตั้งของเมืองโบราณสมัยจักรพรรดิของเวียดนาม ไทยจึงควรเสนอยุทธศาสตร์การท่องเที่ยว เพื่อเชื่อมโยงเส้นทางท่องเที่ยวในกลุ่มประเทศอนุภูมิภาคและนำไปสู่การขยายโอกาสทางการค้าและการลงทุนในสปป.ลาวและเวียดนามต่อไป

3. แนวพื้นที่เศรษฐกิจตอนใต้ (Southern Economic Corridor: SEC) ธนาคารพัฒนาแห่งเอเชีย (ADB) ได้ให้ความช่วยเหลือในการศึกษาแผนแม่บทในการพัฒนาคมนาคมทางบก เพื่อเชื่อมโยงไทย-กัมพูชา-เวียดนาม ทางตอนใต้ไว้ 2 เส้นทาง คือ เส้นทาง R1 และ R10 เป็นแนวพื้นที่เศรษฐกิจตอนใต้ (Southern Economic Corridor: SEC)

3.1 เส้นทาง R-1 มีจุดเชื่อมโยงเมืองสำคัญต่างๆ ดังนี้ กรุงเทพฯ – กบินทร์บุรี – สระแก้ว - อัญประเทศ หรือ กรุงเทพฯ – แหลงบั้ง – พนมสารคาม – กบินทร์บุรี – สระแก้ว – อัญประเทศ (ไทย) - ปอยเปต – ศรีโสภณ – เปอสาต - พนมเปญ – นาคหลวง – บาวเวด (กัมพูชา) – มอคไบ - โฮจิมินห์ซิตี้ – ว่างเตา (เวียดนาม) โดยมีจุดข้ามแดน : อัญประเทศ (ไทย) – ปอยเปต (กัมพูชา) และจุดข้ามแดน : บาวเวด (กัมพูชา) – มอคไบ (เวียดนาม)

3.2 เส้นทาง R-10 มีจุดเชื่อมโยงเมืองสำคัญต่างๆ ดังนี้ กรุงเทพฯ - ตราด – หาดเล็ก (ไทย) – แซมแยม - เกาะกง – สะเรอัมเปิล – กัมปอต – ลอก(กัมพูชา) – ฮาเตียน – คาเมา – นามกาน (เวียดนาม) โดยมีจุดข้ามแดน : หาดเล็ก (ไทย) – แซมแยม (กัมพูชา)

วัตถุประสงค์ของการริเริ่มแนวพื้นที่เศรษฐกิจตอนใต้ (SEC) คือ 1) เพื่อส่งเสริมความร่วมมือในภูมิภาค สนับสนุนการรวมกลุ่มเศรษฐกิจ และการขยายตัวทางการค้าและการลงทุน และอำนวยความสะดวกการขนส่งสินค้าและการเดินทางผ่านแดน การพัฒนาตามแนวพื้นที่ด้านตะวันออก-ตะวันตก ระหว่างไทย กัมพูชา เวียดนาม และบางส่วนของตอนใต้ของ สปป.ลาว และ 2)

เพื่อสนับสนุนการพัฒนาเขตเศรษฐกิจที่ครอบคลุมเมืองสำคัญในไทย กัมพูชา และเวียดนาม โดยผ่านโครงสร้างเครือข่ายถนนและทางรถไฟ

ในช่วง 10 ปีที่ผ่านมาประเทศคู่ค้าที่สำคัญ 3 อันดับแรกของไทย ได้แก่ สหรัฐฯ ญี่ปุ่น และจีน ซึ่งจากความร่วมมือระดับภูมิภาคในด้านการพัฒนาศักยภาพของอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (GMS) เกิดการเปลี่ยนแปลงไปอย่างเป็นได้ชัดกล่าวคือ การค้าชายแดนและการค้าผ่านแดนไปยังประเทศในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง โดยหากดูแผนภาพที่ 3-6 จะพบว่ามียุทธค่าการค้าชายแดนและผ่านแดนทั้งนำเข้าและส่งออกรวม 632,855 ล้านบาทในปี 2559 เพิ่มขึ้นร้อยละ 234 จากปี 2550 ที่มีมูลค่าเพียง 189,591 ล้านบาท หรือเพิ่มขึ้นเฉลี่ยร้อยละ 14 ต่อปี และคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 4.4 ของมูลค่าการค้าระหว่างประเทศของไทยทั้งหมดในปี 2559 เพิ่มขึ้นจากเพียงร้อยละ 2 ในปี 2550

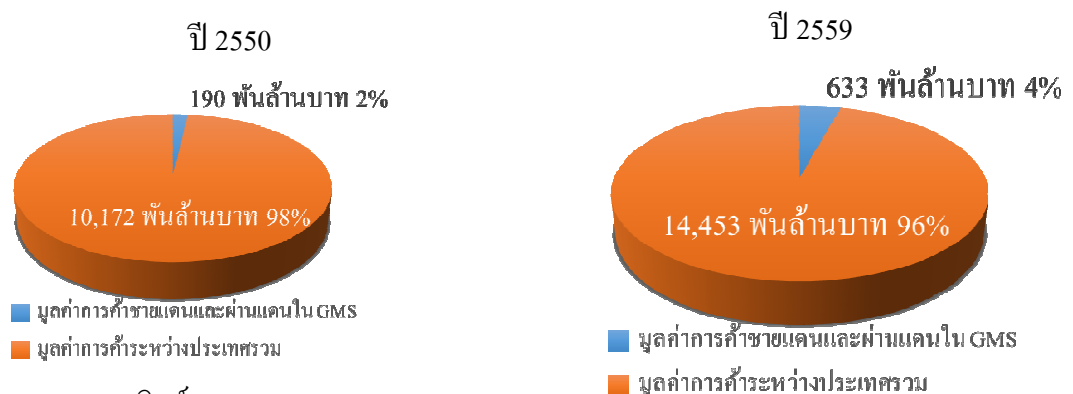
ตารางที่ 3-1 ยอดการค้าชายแดนและค้าผ่านแดนของไทยในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง

หน่วย : พันล้านบาท

|           | 2550 | 2551 | 2552 | 2553 | 2554 | 2555 | 2556 | 2557 | 2558 | 2559 |
|-----------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| เมียนมา   | 97   | 144  | 135  | 138  | 164  | 180  | 197  | 216  | 218  | 188  |
| กัมพูชา   | 35   | 50   | 45   | 55   | 64   | 82   | 95   | 115  | 125  | 121  |
| สปป.ลาว   | 49   | 73   | 66   | 79   | 102  | 131  | 132  | 151  | 177  | 203  |
| เวียดนาม  | 1    | 2    | 3    | 6    | 8    | 12   | 17   | 47   | 51   | 55   |
| จีนตอนใต้ | 7    | 8    | 8    | 21   | 35   | 47   | 41   | 49   | 61   | 66   |
| รวม       | 190  | 277  | 258  | 299  | 373  | 453  | 481  | 578  | 631  | 633  |

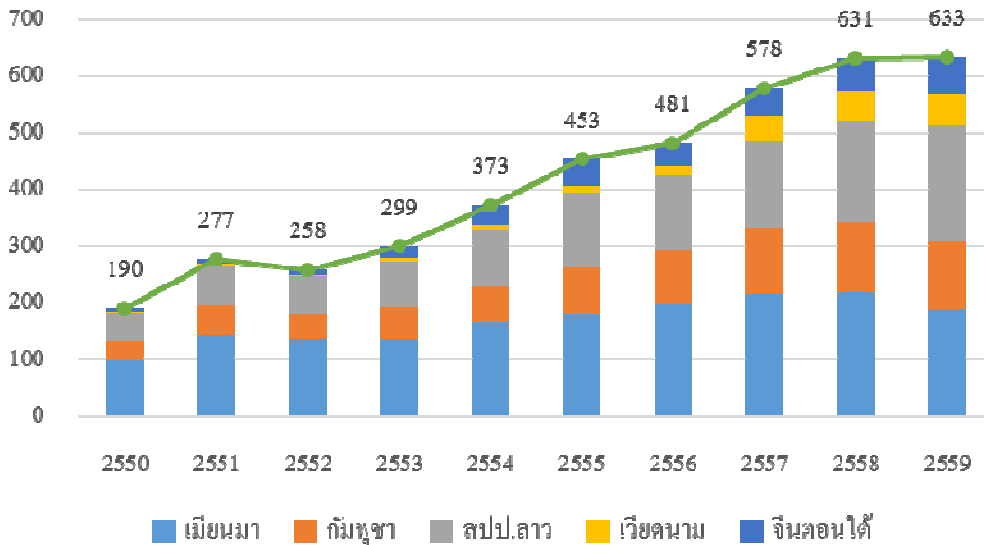
ที่มา : กรมการค้าต่างประเทศ, 2560

แผนภาพที่ 3-6 สัดส่วนมูลค่าการค้าชายแดนและผ่านแดนใน GMS เทียบกับมูลค่าการค้าระหว่างประเทศทั้งหมดของไทย



ที่มา : กระทรวงพาณิชย์, 2560

### แผนภาพที่ 3-7 ยอดการค้าชายแดนและค้าผ่านแดนของไทยในอนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขง



ที่มา : กรมการค้าต่างประเทศ, 2560

### ภาพรวมโลจิสติกส์ของประเทศไทย

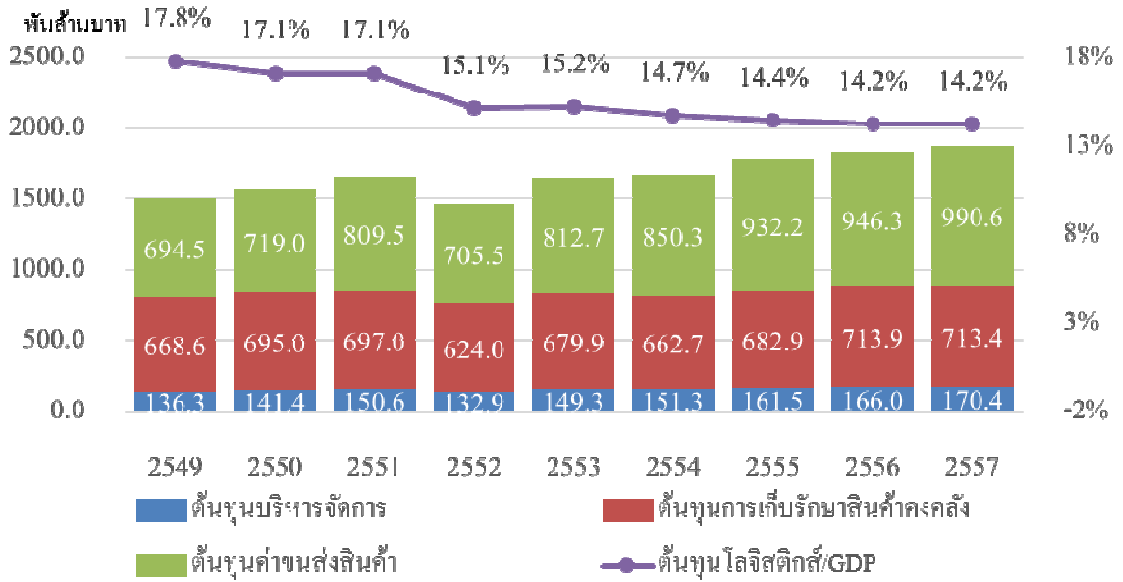
#### 1. ต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP

จากข้อมูลล่าสุดที่สำนักงานพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) ได้รวบรวมเกี่ยวกับต้นทุนโลจิสติกส์ในปี 2557 พบว่า ต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยมีมูลค่ารวม 1,874.4 พันล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 2.6 จากปี 2556 หรือคิดเป็นสัดส่วนเท่ากับร้อยละ 14.2 ของผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ ณ ราคาประจำปี (GDP at Current Prices) ซึ่งมีมูลค่า 13,132.2 พันล้านบาท

ต้นทุนค่าขนส่งสินค้ายังคงเป็นองค์ประกอบใหญ่ที่สุด คือ มีสัดส่วนร้อยละ 52.8 ของต้นทุนโลจิสติกส์รวมเพิ่มขึ้นจากร้อยละ 51.8 ในปี 2556 รองลงมา คือ ต้นทุนการเก็บรักษาสินค้าคงคลังมีสัดส่วนร้อยละ 38.1 ลดลงจากร้อยละ 39.1 ในปี 2556 ส่วนต้นทุนการบริหารจัดการโลจิสติกส์มีสัดส่วนคงที่ร้อยละ 9.1 อย่างไรก็ตาม ต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP ปรับตัวลดลงมาอย่างต่อเนื่องจากปี 2549 ซึ่งบรรลุเป้าหมายของแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ถึงแม้ว่าจะล่าช้ากว่าที่ตั้งไว้ร้อยละ 16 ในปี 2550

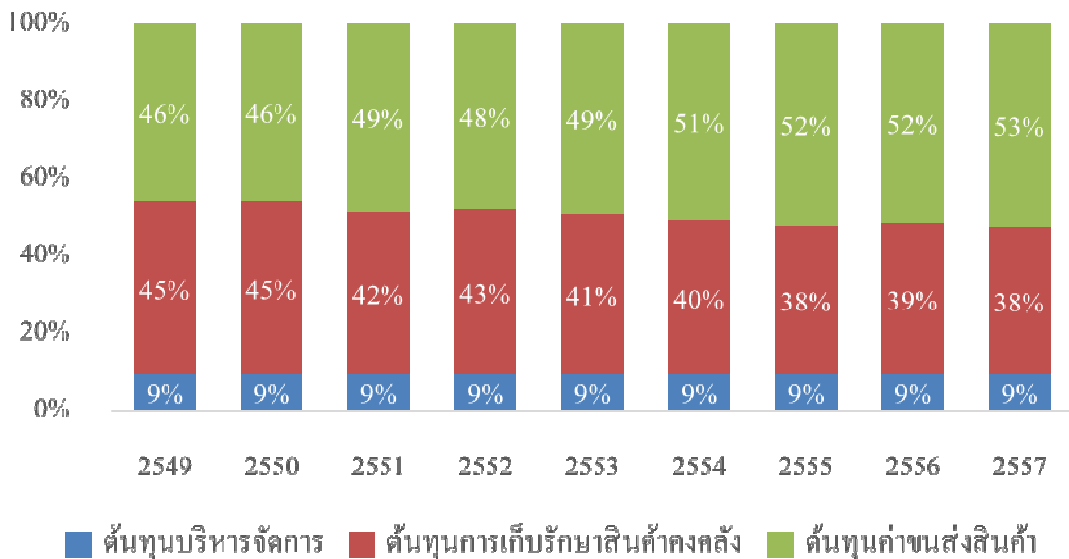


แผนภาพที่ 3-8 ต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยต่อ GDP



ที่มา : รายงานต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยประจำปี 2558, 2559, หน้า 2

แผนภาพที่ 3-9 สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทย



ที่มา : รายงานต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยประจำปี 2558, 2559, : 2

### 1.1 ต้นทุนค่าขนส่งสินค้า

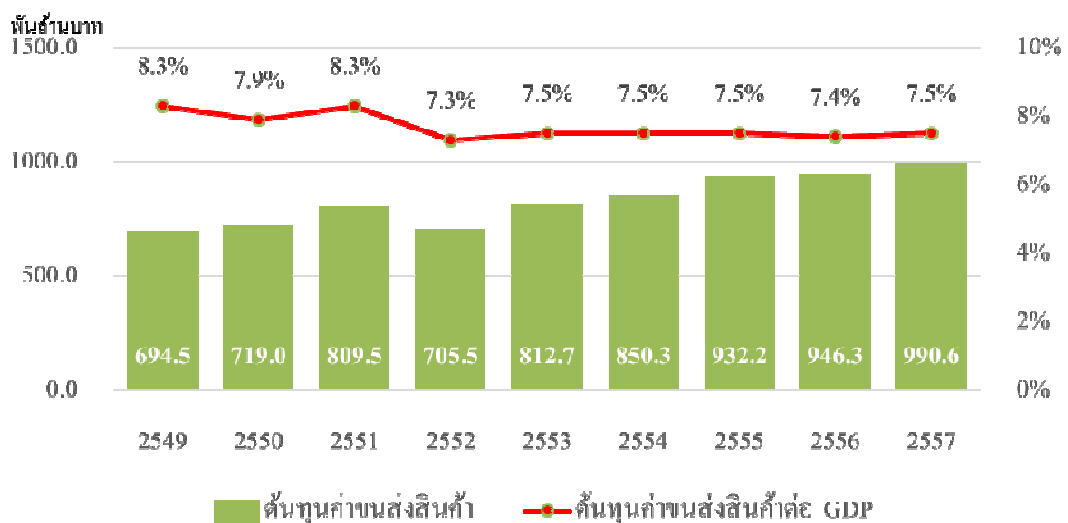
ในปี 2557 ต้นทุนค่าขนส่งสินค้า มีมูลค่า 990.6 พันล้านบาท เพิ่มขึ้นจาก 946.3 พันล้านบาทในปี 2556 หรือขยายตัวเพิ่มขึ้นร้อยละ 4.7 โดยการเพิ่มขึ้นของต้นทุนค่าขนส่ง

สินค้าเป็นผลจากปริมาณการขนส่งสินค้าที่เพิ่มขึ้น ตามการขยายตัวของเศรษฐกิจในภาพรวม โดยเฉพาะปริมาณสินค้านำเข้าระหว่างประเทศ สรุปได้ดังนี้

ปริมาณการขนส่งสินค้าทั้งในประเทศ และระหว่างประเทศในปี 2557 อยู่ที่ 805 ล้านตัน เพิ่มขึ้นจาก 775 ล้านตันในปี 2556 คิดเป็นร้อยละ 4.0 ซึ่งพบว่าการขยายตัวดังกล่าวมีผลมาจาก การขยายตัวของปริมาณการขนส่งสินค้าทางน้ำ ตามด้วยการขนส่งทางชายฝั่งทะเล ที่มีอัตราการเติบโตร้อยละ 2.7 และการขนส่งทางถนน ที่มีอัตราการเติบโตอยู่ที่ร้อยละ 1.3 ส่วนการขนส่งที่ได้รับความนิยมน้อยลงในช่วงปี 2556 - 2557 คือ การขนส่งทางรางและการขนส่งทางอากาศ โดยมีการหดตัวร้อยละ 8.67 และ 5.04 ตามลำดับ ในขณะที่ปริมาณการขนส่งสินค้านำเข้าระหว่างประเทศ อยู่ที่ 233 ล้านตันเพิ่มขึ้นจาก 213 ล้านตันในปี 2556 คิดเป็นร้อยละ 9.2 โดยการขนส่งทางน้ำมีอัตราการเติบโตสูงถึงร้อยละ 9.8 จากปี 2556 ตามด้วยการขนส่งทางถนน และทางอากาศที่มีอัตราการเติบโตอยู่ที่ร้อยละ 5.3 และ 2.5 ตามลำดับ ซึ่งพบว่าปริมาณการขนส่งสินค้าทางถนนสูงขึ้นจากการขยายตัวของภาคค้าชายแดนและมีแนวโน้มเติบโตสูงขึ้นในอนาคต

อย่างไรก็ตามต้นทุนการขนส่งทางรางซึ่งเป็นการขนส่งที่มีต้นทุนต่ำ เป็นรูปแบบเดียวที่มีการหดตัวจากปี 2556 โดยหดตัวร้อยละ 17.5 เนื่องจากการลงทุนในโครงข่ายรถไฟ และสิ่งอำนวยความสะดวกในการขนส่ง เช่น สถานีสินค้า เป็นต้น รวมถึงระบบการบริหารจัดการรถไฟยังอยู่ระหว่างการพัฒนาของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง จึงทำให้ต้นทุนค่าขนส่งสินค้าต่อ GDP ปรับตัวลดลงในอัตราที่ต่ำ ทั้งนี้คาดว่าเมื่อพัฒนาแล้วเสร็จ จะทำให้การขนส่งสินค้าทางรถไฟมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น

### แผนภาพที่ 3-10 ต้นทุนค่าขนส่งสินค้า

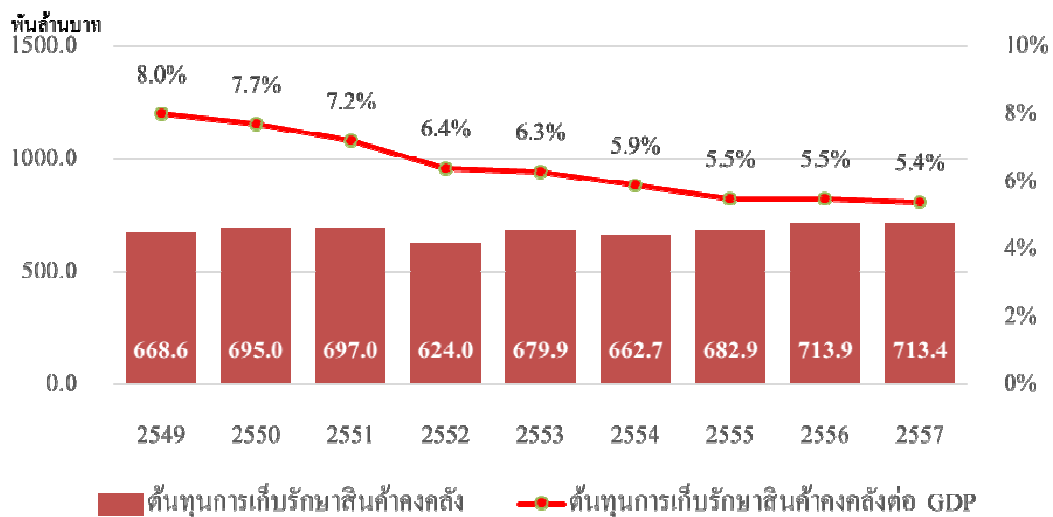


ที่มา : รายงานต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยประจำปี 2558, 2559, : 3

## 1.2 ต้นทุนการเก็บรักษาสินค้าคงคลัง

ในปี 2557 ต้นทุนการเก็บรักษาสินค้าคงคลังมีมูลค่า 713.4 พันล้านบาท ลดลงจาก 713.9 พันล้านบาทในปี 2556 หรือหดตัวร้อยละ 0.08 ซึ่งต้นทุนการเก็บรักษาสินค้าคงคลังประกอบด้วย 2 ส่วน คือ ต้นทุนการถือครองสินค้า และต้นทุนบริหารสินค้าคงคลัง โดยต้นทุนการถือครองสินค้ามีมูลค่า 696.8 พันล้านบาท เพิ่มขึ้นจาก 696.1 พันล้านบาทในปี 2556 ขณะที่ต้นทุนบริหารคลังสินค้ามีมูลค่า 16.6 พันล้านบาท ลดลงจาก 17.7 พันล้านบาทในปี 2556 ทั้งนี้ ต้นทุนการเก็บรักษาสินค้าคงคลังต่อ GDP ก็ปรับตัวลดลงอย่างต่อเนื่องในทางเดียวกันกับต้นทุนโลจิสติกส์รวม เนื่องจาก อัตราดอกเบี้ยเงินกู้ลูกค้าชั้นดีปรับตัวลดลง และ บริษัทมหาชนบางส่วน มีการลงทุนในเรื่องของการจัดการคลังสินค้าแบบ อิเล็กทรอนิกส์ รวมทั้งสร้างคลังกระจายสินค้าโดยใช้ การบริหารจัดการด้วยวิธีกระจายสินค้าแบบไม่จัดเก็บ (cross-docking)

แผนภาพที่ 3-11 ต้นทุนการเก็บรักษาสินค้าคงคลัง

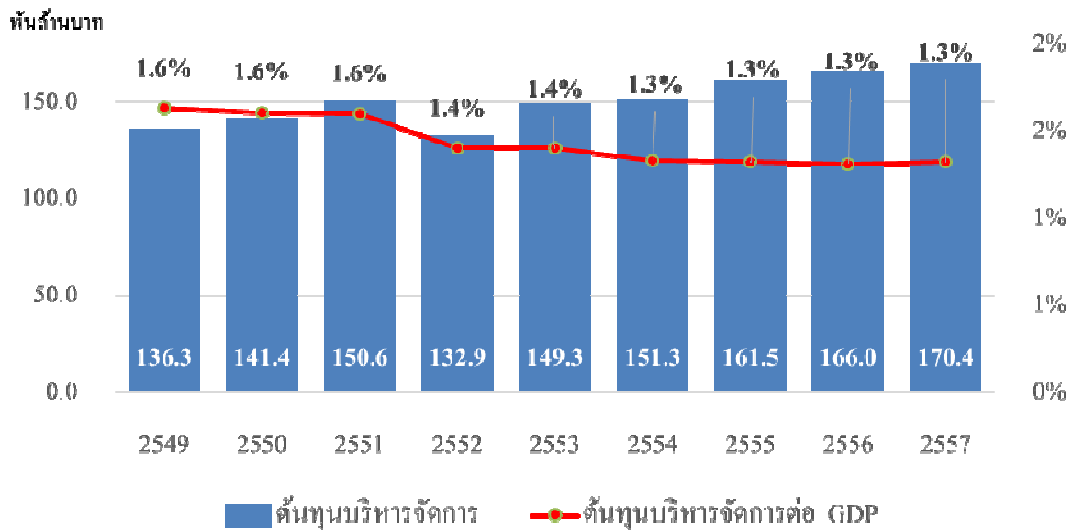


ที่มา : รายงานต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยประจำปี 2558, 2559, : 5

## 1.3 ต้นทุนการบริหารจัดการโลจิสติกส์

ในปี 2557 ต้นทุนการบริหารจัดการโลจิสติกส์มีมูลค่าเท่ากับ 170.4 พันล้านบาท เพิ่มขึ้นจาก 166.0 พันล้านบาทในปี 2556 หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 2.7 ซึ่งเป็นไปในทิศทางเดียวกันกับการขยายตัวของต้นทุนค่าขนส่งและการหดตัวของต้นทุนการเก็บรักษาสินค้าคงคลัง

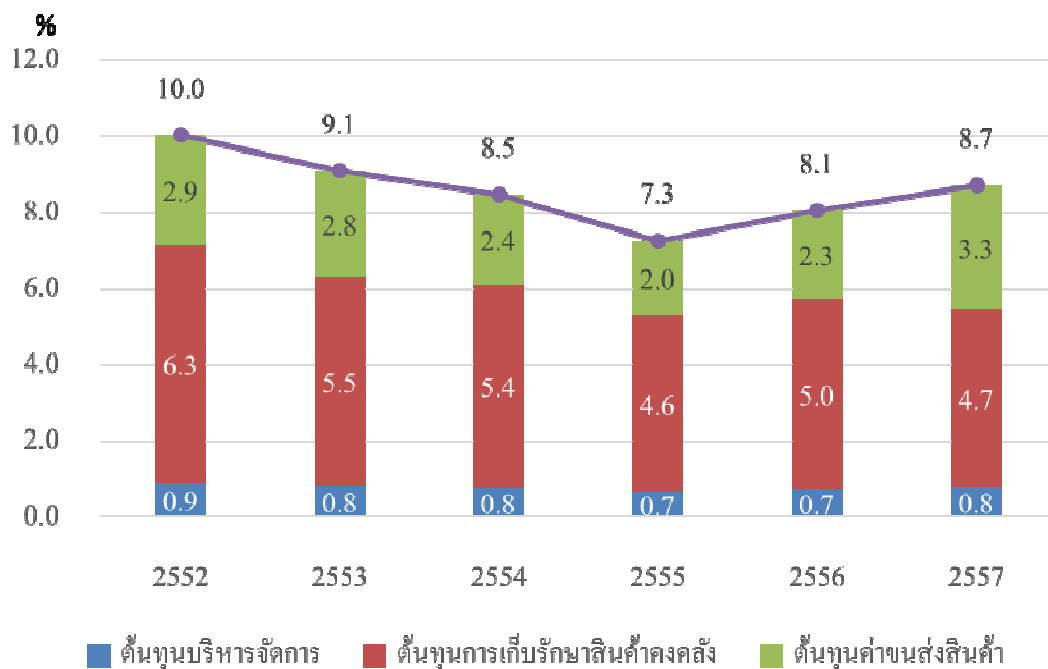
### แผนภาพที่ 3-12 ต้นทุนบริหารจัดการโลจิสติกส์



ที่มา : รายงานต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยประจำปี 2558, 2559, : 6

#### 2. ต้นทุนโลจิสติกส์ ต่อยอดขายของกลุ่มอุตสาหกรรม

### แผนภาพที่ 3-13 สัดส่วนต้นทุนบริหารจัดการโลจิสติกส์ภาคอุตสาหกรรมต่อยอดขายสุทธิ



ที่มา : รายงานต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยประจำปี 2558, 2559, : 9

สำนักโลจิสติกส์ กรมอุตสาหกรรมพื้นฐานและการเหมืองแร่ ได้ดำเนินการวิเคราะห์ข้อมูลต้นทุนโลจิสติกส์อุตสาหกรรม โดยผลการวิเคราะห์ในปี 2557 พบว่าต้นทุนโลจิสติกส์ต่อยอดขายเท่ากับร้อยละ 8.71 ซึ่งสูงกว่า ปี 2556 ที่มีต้นทุนโลจิสติกส์ต่อยอดขายเท่ากับร้อยละ 8.06 โดยที่ผ่านมามีต้นทุนโลจิสติกส์ต่อยอดขายของภาคอุตสาหกรรมไทยปรับตัวลดลงมาโดยตลอด ตั้งแต่ปี 2552-2555 จากร้อยละ 10.02 เป็นร้อยละ 9.10 ร้อยละ 8.47 และร้อยละ 7.27 ตามลำดับ และมาปรับสูงขึ้นในปี 2556 และปี 2557 เท่ากับร้อยละ 8.06 และ 8.71 ตามลำดับ เนื่องจากสถานการณ์ราคาน้ำมันโลก ที่ยังคงอยู่ในระดับสูงในช่วงต้นปี อย่างไรก็ตามในไตรมาสที่ 3 ราคาน้ำมันปรับตัวลดลงอย่างรวดเร็ว ซึ่งแนวโน้มต้นทุนโลจิสติกส์ ต่อยอดขายคาดว่าจะ ลดลงในปี 2558 และ 2559

## อันดับขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศไทย

การพัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ<sup>7</sup> หมายความว่า การจัดการเพื่อยกระดับความสามารถในการแข่งขันของประเทศอย่างต่อเนื่อง โดยการปรับโครงสร้างภาคการผลิตและบริการ ที่มุ่งเน้นการใช้องค์ความรู้ในการจัดการ และการใช้เทคโนโลยีสมัยใหม่ การเสริมสร้างความเข้มแข็งของปัจจัยสนับสนุน ความสามารถในการแข่งขันของประเทศ ด้านการพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ โครงสร้างพื้นฐาน วิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี และการปรับปรุงการบริหารจัดการ ทั้งในระดับ มหภาค และจุลภาค รวมทั้งการปรับเปลี่ยนบทบาทและแนวทาง การจัดการในภาครัฐ ทั้งด้านเศรษฐกิจและสังคม ให้เป็นบูรณาการ และมีพลวัตต่อการเปลี่ยนแปลงสภาพแวดล้อมของโลก เพื่อเสริมสร้างและรักษาไว้ซึ่งผลิตภาพควบคู่ไปกับการเสริมสร้างศักยภาพในการแข่งขันกับนานาชาติ อันจะนำไปสู่การยกระดับคุณภาพชีวิตของคนไทยอย่างยั่งยืน

### 1. สถาบันการจัดอันดับระหว่างประเทศ

ในปี 2559 สถาบันจัดอันดับด้านขีดความสามารถในการแข่งขันชั้นนำของโลก ได้มีการประกาศผลการจัดอันดับขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศไทย โดยมีสรุปสาระสำคัญดังนี้

---

<sup>7</sup>สำนักงานพัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศไทย. “อันดับขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศไทย”. (เอกสารประกอบการสัมมนา Executive Forum on Competitiveness. 24 กุมภาพันธ์ 2560). หน้า 1.

1.1 สถาบันการจัดการนานาชาติ<sup>8</sup> (International Institute for Management Development หรือ IMD) สถาบันประเทศสวิสเซอร์แลนด์ที่จัดอันดับขีดความสามารถทางการแข่งขันของ 61 ประเทศมานานกว่า 25 ปี ได้เผยแพร่จัดอันดับในปี 2559 ซึ่งพบว่าประเทศไทยมีผลที่ดีขึ้น 2 อันดับ โดยเลื่อนจากอันดับที่ 30 ในปี 2558 มาเป็นอันดับที่ 28 ในปี 2559 โดยมีอันดับสูงกว่าประเทศเกาหลีใต้ที่ลดลง 4 อันดับจากปีก่อนและอยู่ในอันดับที่ 29 ในปีนี้ นอกจากนี้ หากพิจารณาเฉพาะ 5 ประเทศที่อยู่ในการจัดอันดับนี้ ซึ่งได้แก่ สิงคโปร์ มาเลเซีย ไทย ฟิลิปปินส์ และอินโดนีเซียแล้ว ไทยเป็นประเทศเดียวที่มีอันดับดีขึ้น ในขณะที่ประเทศอื่นๆ มีอันดับต่ำลง 1-6 อันดับ แต่ประเทศไทยก็ยังตามหลังประเทศ สิงคโปร์ และมาเลเซีย

### ตารางที่ 3-2 อันดับความสามารถทางการแข่งขันของโลกปี 2559 โดย IMD

| ลำดับ<br>2016 | ประเทศ      | ลำดับ<br>2015 | เพิ่มขึ้น/<br>ลดลง | ลำดับ<br>2016 | ประเทศ         | ลำดับ<br>2015 | เพิ่มขึ้น/<br>ลดลง |
|---------------|-------------|---------------|--------------------|---------------|----------------|---------------|--------------------|
| 1             | Hong Kong   | 2             | +1                 | 17            | Australia      | 18            | +1                 |
| 2             | Switzerland | 4             | +2                 | 18            | UK             | 19            | +1                 |
| 3             | USA         | 1             | -2                 | 19            | Malaysia       | 14            | -5                 |
| 4             | Singapore   | 3             | -1                 | 20            | Finland        | 20            | +0                 |
| 5             | Sweden      | 9             | +4                 | 21            | Israel         | 21            | +0                 |
| 6             | Denmark     | 8             | +2                 | 22            | Belgium        | 23            | +1                 |
| 7             | Ireland     | 16            | +9                 | 23            | Iceland        | 24            | +1                 |
| 8             | Netherlands | 15            | +7                 | 24            | Austria        | 26            | +2                 |
| 9             | Norway      | 7             | -2                 | 25            | China          | 22            | -3                 |
| 10            | Canada      | 5             | -5                 | 26            | Japan          | 27            | +1                 |
| 11            | Luxembourg  | 6             | -5                 | 27            | Czech Republic | 29            | +2                 |
| 12            | Germany     | 10            | -2                 | 28            | Thailand       | 30            | +2                 |
| 13            | Qatar       | 13            | +0                 | 29            | Korea          | 25            | -4                 |
| 14            | Taiwan      | 11            | -3                 | 30            | Lithuania      | 28            | -2                 |
| 15            | UAE         | 12            | -3                 | 31            | Estonia        | 31            | +0                 |
| 16            | New Zealand | 17            | +1                 | 32            | France         | 32            | +0                 |

ที่มา : IMD World Competitiveness Yearbook, 2016 : 8-9

<sup>8</sup>Professor Arturo Bris and others. *IMD World Competitiveness Yearbook*, (Lausanne : Institute for Management Development, ). p 8-9.

ตารางที่ 3-2 อันดับความสามารถทางการแข่งขันของโลกปี 2559 โดย IMD (ต่อ)

| ลำดับ<br>2016 | ประเทศ          | ลำดับ<br>2015 | เพิ่มขึ้น/<br>ลดลง |
|---------------|-----------------|---------------|--------------------|
| 33            | Poland          | 33            | +0                 |
| 34            | Spain           | 37            | +3                 |
| 35            | Italy           | 38            | +3                 |
| 36            | Chile           | 35            | -1                 |
| 37            | Latvia          | 43            | +6                 |
| 38            | Turkey          | 40            | +2                 |
| 39            | Portugal        | 36            | -3                 |
| 40            | Slovak Republic | 46            | +6                 |
| 41            | India           | 44            | +3                 |
| 42            | Philippines     | 41            | -1                 |
| 43            | Slovenia        | 49            | +6                 |
| 44            | Russia          | 45            | +1                 |
| 45            | Mexico          | 39            | -6                 |
| 46            | Hungary         | 48            | +2                 |

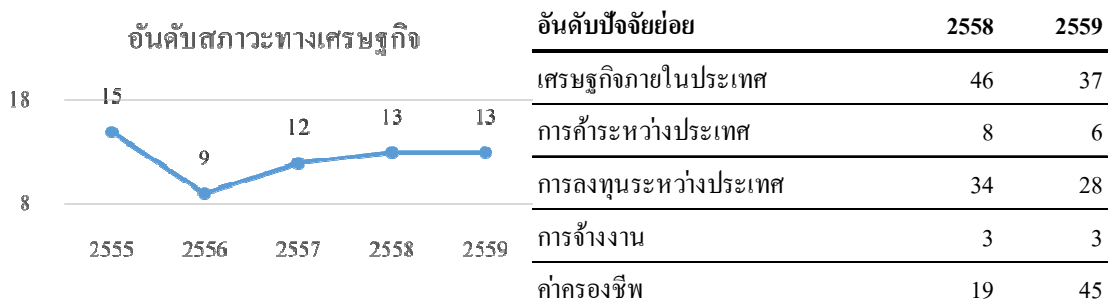
| ลำดับ<br>2016 | ประเทศ       | ลำดับ<br>2015 | เพิ่มขึ้น/<br>ลดลง |
|---------------|--------------|---------------|--------------------|
| 47            | Kazakhstan   | 34            | -13                |
| 48            | Indonesia    | 42            | -6                 |
| 49            | Romania      | 47            | -2                 |
| 50            | Bulgaria     | 55            | +5                 |
| 51            | Colombia     | 51            | +0                 |
| 52            | South Africa | 53            | +1                 |
| 53            | Jordan       | 52            | -1                 |
| 54            | Peru         | 54            | +0                 |
| 55            | Argentina    | 59            | +4                 |
| 56            | Greece       | 50            | -6                 |
| 57            | Brazil       | 56            | -1                 |
| 58            | Croatia      | 58            | +0                 |
| 59            | Ukraine      | 60            | +1                 |
| 60            | Mongolia     | 57            | -3                 |
| 61            | Venezuela    | 61            | -                  |

ที่มา : IMD World Competitiveness Yearbook, 2016 : 8-9

เมื่อพิจารณาการจัดอันดับของประเทศไทยตามปัจจัยหลักที่ใช้ในการจัดอันดับรวม 4 ด้าน ได้แก่ สภาวะทางเศรษฐกิจ ประสิทธิภาพของภาครัฐ ประสิทธิภาพของภาคธุรกิจ โครงสร้างพื้นฐาน ปรากฏว่าปัจจัยที่มีอันดับดีที่สุดคือ สภาวะทางเศรษฐกิจ ซึ่งอยู่ในอันดับที่ 13 ไม่เปลี่ยนแปลงจากปี 2559 ในขณะที่ปัจจัยด้านประสิทธิภาพของภาครัฐมีอันดับดีขึ้นถึง 4 อันดับ จากอันดับที่ 27 เป็นอันดับที่ 23 ส่วนปัจจัยด้านประสิทธิภาพของภาคเอกชนและโครงสร้างพื้นฐานกลับมีอันดับลดลง 1 และ 3 อันดับเป็นอันดับที่ 25 และ 49 ตามลำดับโดยมีรายละเอียดดังนี้

1.1.1 สภาวะทางเศรษฐกิจ มีปัจจัยที่ดีขึ้นทั้ง 3 ด้าน ได้แก่ เศรษฐกิจภายในประเทศ ที่ขึ้นมาเป็นอันดับที่ 37 จากอันดับที่ 46 ในปี 2558 การค้าระหว่างประเทศ อยู่ในอันดับที่ 6 จากอันดับที่ 8 ในปี 2558 การลงทุนระหว่างประเทศ อยู่ในอันดับที่ 28 จากอันดับที่ 34 ในปี 2558 ในขณะที่การจ้างงาน ยังอยู่ในอันดับที่ต่ำมาก คือ อันดับที่ 3 เช่นเดียวกับปี 2558 อย่างไรก็ตาม ค่าครองชีพลดต่ำลงจากอันดับที่ 19 เป็นอันดับที่ 45 ดังนั้นประเทศไทยยังคงต้องพัฒนาในด้านรายได้ประชากรต่อหัวของประชากร เพื่อเพิ่มค่าครองชีพให้สูงขึ้น

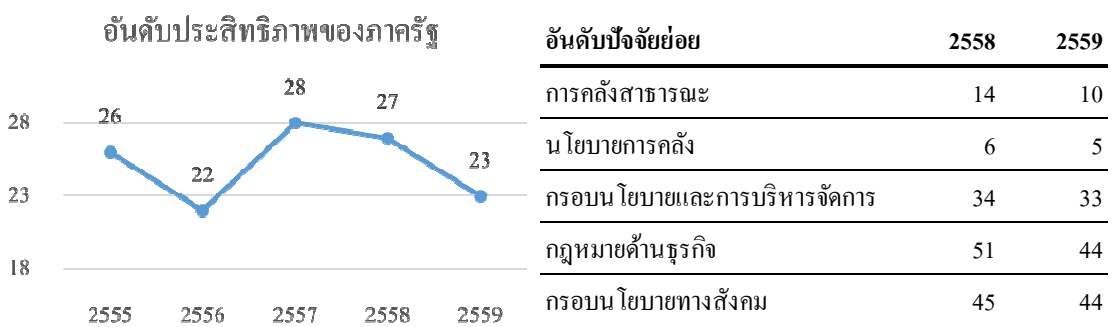
### แผนภาพที่ 3-14 อันดับสถานะทางเศรษฐกิจของไทย



ที่มา : Thailand Competitiveness Factbook, 2016 : 10

1.1.2 ประสิทธิภาพของภาครัฐ มีอันดับดีขึ้นอย่างต่อเนื่องตั้งแต่ปี 2557 เป็นต้นมา โดยในปี 2559 ปัจจัยย่อยมีอันดับดีขึ้น โดยเฉพาะในเรื่อง กฎหมายด้านธุรกิจ ซึ่งเพิ่มขึ้นถึง 7 อันดับเป็นอันดับที่ 44 และด้าน การคลังสาธารณะที่ขึ้นมาเป็นอันดับที่ 10 ในขณะที่นโยบายการคลังนั้นยังได้อันดับที่สูงกว่าเดิม จากที่มีอันดับที่สูงอยู่แล้วในปีก่อน โดยขึ้นจากอันดับ 6 มาเป็นอันดับ 5 ในปี 2559 ทั้งนี้ ประมวลครั้งหนึ่งของประเด็นที่ใช้ในกาจัดอันดับ ในหมวดนี้มาจากการสำรวจความคิดเห็นของผู้บริหารในภาคธุรกิจ จึงสะท้อนให้เห็นว่ามาตรการต่างๆ ที่รัฐดำเนินการ เช่น มาตรการเกี่ยวกับภาษี สิทธิประโยชน์ด้านการลงทุน รวมถึงความคล่องตัวในการดำเนินนโยบาย ได้รับการยอมรับจากผู้ตอบแบบสำรวจ ส่วนประเด็นที่ยังต้องปรับปรุงในหมวดนี้ ได้แก่ ระยะเวลาในการเริ่มต้นธุรกิจ และการกระจายรายได้

### แผนภาพที่ 3-15 อันดับประสิทธิภาพของภาครัฐของไทย



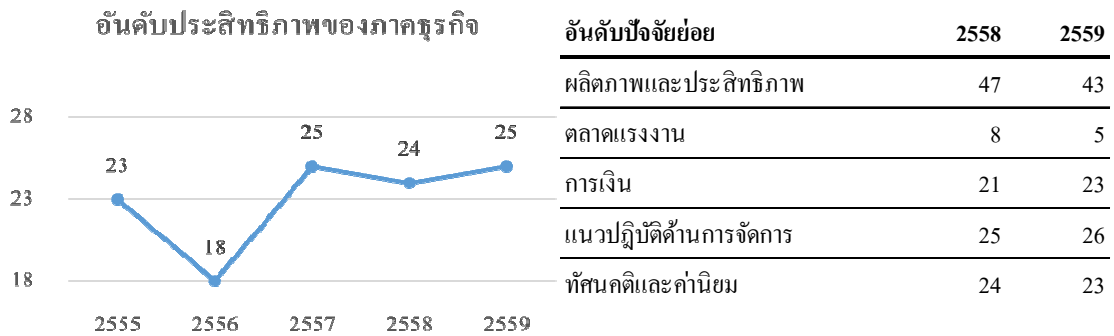
ที่มา : Thailand Competitiveness Factbook, 2016 : 10

1.1.3 ประสิทธิภาพของภาคธุรกิจ ปัจจัยย่อยทั้งด้านผลิตภาพและประสิทธิภาพ ตลาดแรงงาน และ ทักษะคนและค่านิยมมีอันดับดีขึ้นจากปีที่ผ่านมา ในขณะที่ปัจจัยย่อยด้านการเงินลดลง 2 อันดับเป็นผลมาจากการเปลี่ยนแปลงวิธีการจัดอันดับของตัวชี้วัดย่อยด้าน M&A ที่ทำให้อันดับในข้อนี้ลดลงถึง 24 อันดับ ทั้งนี้ จุดเด่นของประเทศไทยด้านประสิทธิภาพของ



ภาคธุรกิจได้แก่ สักส่วนของกำลังแรงงานต่อประชากร กฎระเบียบเกี่ยวกับสถาบันการเงิน และบทบาทของตลาดทุนในการเป็นแหล่งเงินทุนให้ธุรกิจ แต่ประเด็นที่ต้องปรับปรุงคือด้านผลิตภาพที่ยังคงอยู่ในอันดับค่อนข้างต่ำแม้จะมีอันดับดีกว่าปี 2558 แล้วก็ตาม

### แผนภาพที่ 3-16 อันดับประสิทธิภาพของภาคธุรกิจของไทย



ที่มา : Thailand Competitiveness Factbook, 2016 : 11

1.1.4 โครงสร้างพื้นฐาน ผลการจัดอันดับของไทยในหมวดนี้ยังอยู่ในอันดับค่อนข้างต่ำ โดยปัจจัยพื้นฐานเช่น การคมนาคมขนส่งทางถนน เป็นปัจจัยย่อยที่มีอันดับดีปานกลาง กล่าวคืออยู่ในอันดับที่ 26 รวมถึงด้านการลงทุนด้านวิจัยและพัฒนา เริ่มมีแนวโน้มที่ดีขึ้นและมีอันดับที่ดีขึ้น โดยเฉพาะอย่างยิ่งในภาคธุรกิจเอกชนที่มีมูลค่าการลงทุนเพิ่มขึ้นถึงร้อยละ 22 จากปี 2558 ส่วนปัจจัยอื่นๆ เช่น โครงสร้างพื้นฐานทางราง ทางน้ำ โครงสร้างพื้นฐานด้านการกระจายสินค้า การจัดการโลจิสติกส์ จำนวนบุคลากรทางการแพทย์ต่อประชากร การประหยัดพลังงาน และการพัฒนาความสามารถด้านภาษาของบุคลากร ยังมีอันดับที่ต่ำ และต้องปรับปรุง

ผลการจัดอันดับของ IMD สะท้อนให้เห็นว่าประเทศไทยยังเป็นหนึ่งในประเทศที่มีพื้นฐานทางเศรษฐกิจที่ค่อนข้างแข็งแกร่ง ดังนั้นหากเราสามารถพัฒนา และยกระดับประสิทธิภาพ

### แผนภาพที่ 3-17 อันดับโครงสร้างพื้นฐานของไทย



ที่มา : Thailand Competitiveness Factbook, 2016 : 11

และความสามารถในการดำเนินงานของทั้งภาครัฐ และเอกชน รวมถึงโครงสร้างพื้นฐาน และระบบโลจิสติกส์ที่มีประสิทธิภาพซึ่งจะเป็นส่วนช่วยสนับสนุนที่สำคัญ ก็จะช่วยสร้างศักยภาพให้ไทยก้าวไปสู่ประเทศที่มีความสามารถในการแข่งขันในอันดับที่สูงขึ้นได้อีกมาก ทั้งนี้ประเทศไทยได้ให้ความสำคัญในเรื่องการพัฒนาขีดความสามารถทางการแข่งขันอย่างจริงจัง ดังจะเห็นได้จากที่กำหนดให้เป็นวาระแห่งชาติ และมียุทธศาสตร์และแผนงานที่ชัดเจน จากคณะกรรมการพัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ ที่มีนายกรัฐมนตรีเป็นประธาน และสื่อสารไปยังทุกภาคส่วน

1.2 สถาบันเศรษฐกิจโลก หรือ World Economic Forum (WEF) ได้เผยแพร่รายงานการจัดอันดับขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศประจำปี 2559 – 2560 ซึ่งเป็นการจัดอันดับขีดความสามารถของเศรษฐกิจต่างๆ 138 ประเทศทั่วโลก ดูจากตารางที่ 3-3 จะเห็นว่าประเทศไทยได้อันดับที่ 34 ตกลงมาจากอันดับที่ 32 ในปีที่ผ่านมา แม้ว่าจะได้คะแนน 4.64 จากคะแนนเต็ม 7 เท่าเดิมก็ตาม และหากเปรียบเทียบกับประเทศในอาเซียนทั้ง 9 ประเทศ (เมียนมาไม่ได้ถูกจัดอันดับ) ประเทศไทยอยู่ในอันดับที่ 3 รองจากสิงคโปร์และมาเลเซีย เช่นเดียวกับการจัดอันดับขีดความสามารถทางการแข่งขันของสถาบัน IMD

**ตารางที่ 3-3 อันดับและคะแนนความสามารถในการแข่งขันในอาเซียนโดย WEF**

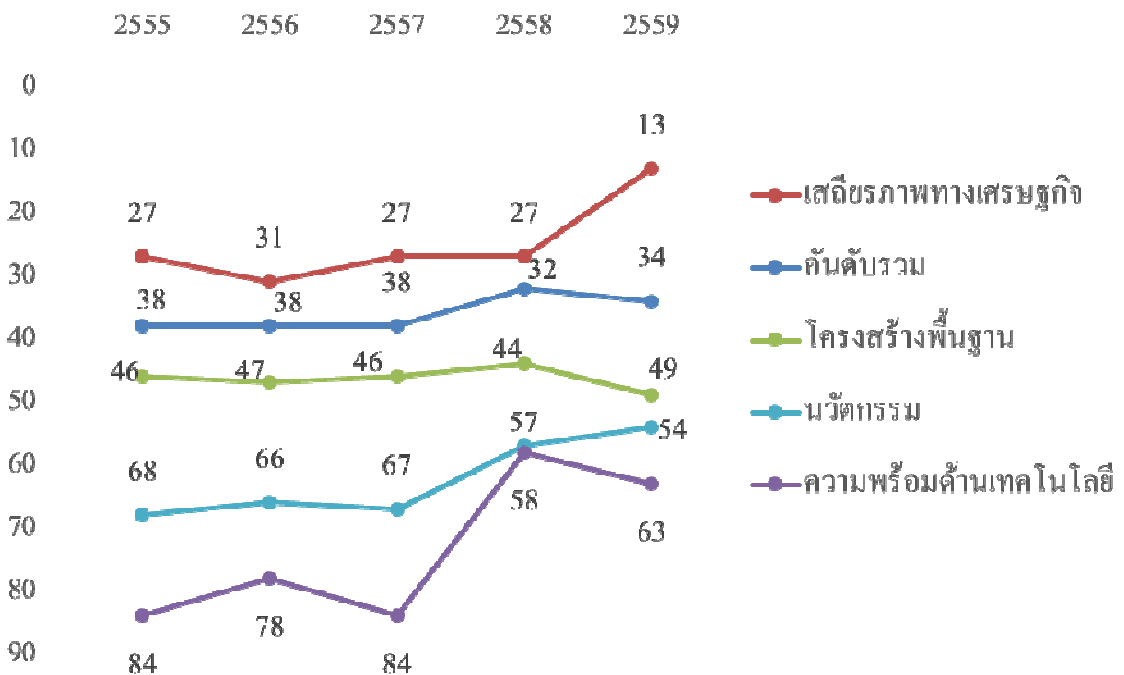
|             | อันดับปี 2559 | คะแนนปี 2559 | อันดับปี 2558 | คะแนนปี 2558 |
|-------------|---------------|--------------|---------------|--------------|
| สิงคโปร์    | 2             | 5.72         | 2             | 5.68         |
| มาเลเซีย    | 25            | 5.16         | 18            | 5.23         |
| ไทย         | 34            | 4.64         | 32            | 4.64         |
| อินโดนีเซีย | 41            | 4.52         | 37            | 4.52         |
| ฟิลิปปินส์  | 57            | 4.39         | 47            | 4.39         |
| บรูไน       | 58            | 4.35         | N/A           | N/A          |
| เวียดนาม    | 60            | 4.31         | 56            | 4.30         |
| กัมพูชา     | 89            | 3.98         | 90            | 3.94         |
| สปป.ลาว     | 93            | 3.93         | 83            | 4.00         |

ที่มา : The Global Competitiveness Report, 2016 : 44-46

จากตารางผลอันดับและคะแนน ประเทศไทยมีจุดแข็งในเรื่อง 1 เสถียรภาพทางเศรษฐกิจ ซึ่งเป็นด้านที่ประเทศไทยได้คะแนนและอันดับดีที่สุด โดยได้ 6.1 คะแนน และเป็น

อันดับที่ 13 ซึ่งเป็นรองแค่สิงคโปร์เท่านั้นในอาเซียน และไทยยังสามารถทำคะแนนและอันดับดีขึ้นจากปี 2558 อีกด้วย ในขณะที่โครงสร้างพื้นฐานซึ่งร้อยละ 50 ของตัววัดในเรื่องนี้อยู่ที่โครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่ง เช่น ถนน รางรถไฟ ทางอากาศ ท่าเรือ ซึ่งของไทยถูกจัดอยู่ในลำดับที่ 49 และอันดับลดลงอย่างต่อเนื่องตั้งแต่ปี 2556 ถึงแม้ว่าในสมาชิกประเทศอาเซียน ไทยจะเป็นอันดับที่ 3 รองจากสิงคโปร์และมาเลเซียเรื่องโครงสร้างพื้นฐานก็ตาม

แผนภาพที่ 3-18 อันดับปัจจัยย่อยทางการแข่งขันของไทยโดย WEF



ที่มา : The Global Competitiveness Report, 2016 : 44-50

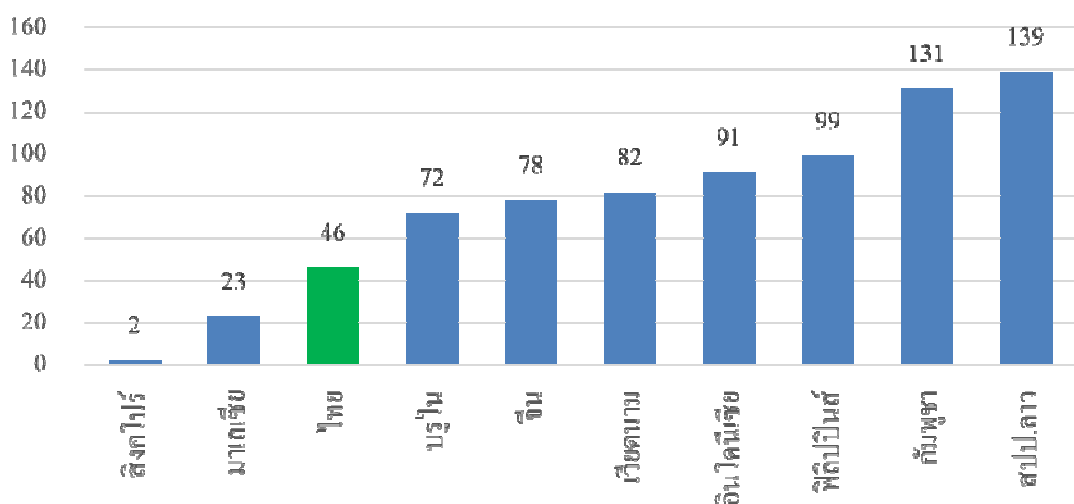
WEF นั้นได้ให้คำแนะนำแก่ประเทศไทยเพื่อให้ประเทศก้าวพ้นจากการเป็นประเทศที่มีรายได้ปานกลาง ไปสู่ประเทศที่มีรายได้สูง ว่าประเทศไทยจำเป็นต้องเน้นการพัฒนาในเรื่องนวัตกรรมอย่างเร่งด่วน เนื่องจากในการก้าวข้ามการเป็นประเทศรายได้ปานกลางได้นั้น ประเทศจำเป็นต้องเพิ่มมูลค่าของเศรษฐกิจ และในการเพิ่มมูลค่าดังกล่าวนี้ ความคิดสร้างสรรค์และนวัตกรรมสำคัญอย่างยิ่ง นอกจากนี้ ความสามารถในการแข่งขันด้านนวัตกรรมยังมีแนวโน้มที่จะส่งผลกระทบต่ออันดับโดยรวมของประเทศ เนื่องจาก WEF อาจมีการเปลี่ยนแปลงตัวชี้วัดในอนาคตที่จะเน้นไปในด้านนวัตกรรมมากขึ้น เพื่อให้รองรับกับการปฏิวัติอุตสาหกรรมครั้งที่ 4

1.3 ธนาคารโลก ได้จัดทำรายงาน Doing Business ซึ่งเป็นรายงานประจำปีที่ทำขึ้นตั้งแต่ปี พ.ศ. 2546 โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อเสนอผลการจัดอันดับความยากง่ายในการประกอบ

ธุรกิจ (Ease of Doing Business) ของประเทศต่างๆทั่วโลก โดยการสำรวจความคิดเห็นของบริษัทที่ปรึกษาต่างๆ อาทิ ด้านกฎหมาย ด้านบัญชี เป็นต้น เกี่ยวกับประสิทธิภาพของหน่วยงานรัฐทั้งขั้นตอน ระยะเวลา ค่าใช้จ่าย กฎ ระเบียบที่เกี่ยวข้องกับการประกอบธุรกิจ ว่าเอื้อต่อผู้ประกอบการเพียงใด โดยมีตัววัดในการศึกษา 10 ด้าน ตามวงจรธุรกิจ ได้แก่ ด้านการเริ่มต้นธุรกิจ ด้านการขออนุญาตก่อสร้าง ด้านการขอใช้ไฟฟ้า ด้านการจดทะเบียนทรัพย์สิน ด้านการได้รับสินเชื่อ ด้านการคุ้มครองผู้ลงทุน ด้านการชำระภาษี ด้านการค้าระหว่างประเทศ ด้านการบังคับให้เป็นไปตามข้อตกลง และด้านการแก้ไขปัญหาการล้มละลาย โดยมีเกณฑ์การวัดผล 4 เรื่องคือ ขั้นตอน ระยะเวลา ค่าใช้จ่าย และกฎระเบียบของทางราชการ

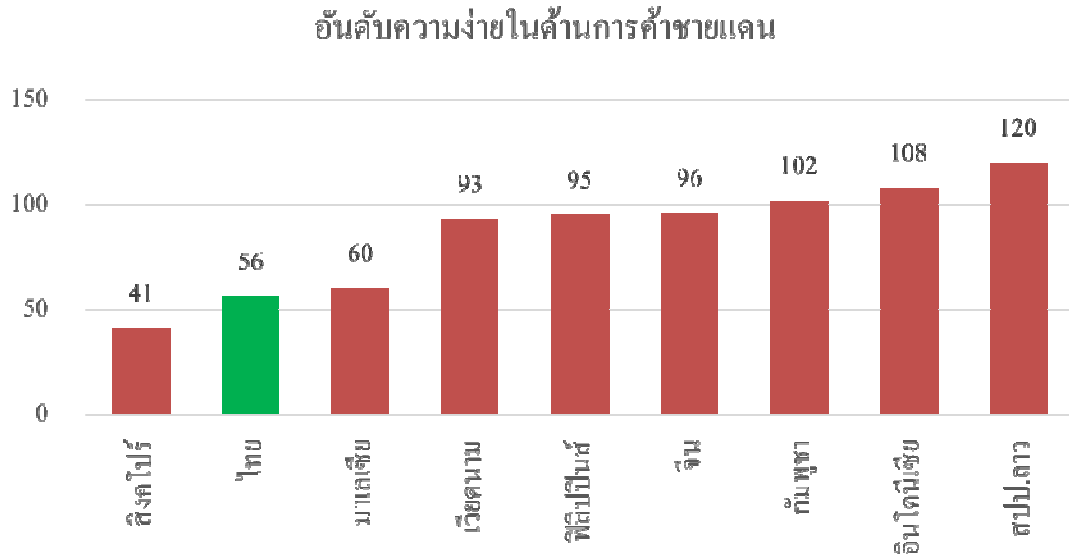
สำหรับประเทศไทย ได้รับการจัดอันดับไว้ในรายงาน Doing Business มาตั้งแต่ปี 2557 และต่อเนื่องมาจนถึงปัจจุบัน โดยในรายงานฉบับที่ 2560 นั้น ประเทศไทยได้รับการจัดอันดับว่าเป็นประเทศที่มีความง่ายในการเข้ามาทำธุรกิจเป็นอันดับที่ 46 จาก 190 เขตเศรษฐกิจ ซึ่งเท่ากับในปีที่ผ่านมา โดยการจัดอันดับจะใช้วิธี Distance to Frontier (DTF) คือ พิจารณาจากระยะห่างของผลการพัฒนาประสิทธิภาพของการปฏิบัติงานจริงในแต่ละตัวชี้วัด เทียบกับ ประเทศที่มีแนวปฏิบัติที่ดีเลิศ ซึ่งประเทศไทยมีระยะห่างด้านการพัฒนาจากประเทศที่เป็นเลิศค่อนข้างมาก ซึ่งต้องเร่งปรับปรุงกระบวนการปฏิบัติงานตลอดจนกฎหมาย กฎ ระเบียบให้ดีขึ้น จากแผนภาพที่ 3-19 เมื่อเปรียบเทียบกับประเทศอื่นๆ ในอาเซียน รวมประเทศจีนแล้ว (เมียนมาไม่อยู่ในการจัดอันดับ) ประเทศไทยถือว่าอยู่ในเกณฑ์ที่ดี ซึ่งอยู่ในอันดับที่ 3 รองจากประเทศสิงคโปร์ และ มาเลเซีย

### แผนภาพที่ 3-19 ภาพรวมอันดับความง่ายในการทำธุรกิจโดยธนาคารโลก



ที่มา : A World Bank Group Flagship Report: Doing Business, 2560 : 188 - 251

### แผนภาพที่ 3-20 อันดับความง่ายในด้านการค้าชายแดนโดยธนาคารโลก



ที่มา : A World Bank Group Flagship Report: Doing Business, 2560, p 188 – 251

### ตารางที่ 3-4 อันดับความสามารถในการแข่งขันด้านโลจิสติกส์ในอาเซียนโดยธนาคารโลก

| ประเทศ      | ภาพรวม | โครงสร้างพื้นฐาน | การขนส่ง      |                | การตรงต่อเวลา |
|-------------|--------|------------------|---------------|----------------|---------------|
|             |        |                  | ระหว่างประเทศ | ด้านโลจิสติกส์ |               |
| สิงคโปร์    | 5      | 6                | 5             | 5              | 6             |
| มาเลเซีย    | 32     | 33               | 32            | 35             | 47            |
| ไทย         | 45     | 46               | 38            | 49             | 52            |
| อินโดนีเซีย | 63     | 73               | 71            | 55             | 62            |
| เวียดนาม    | 64     | 70               | 50            | 62             | 56            |
| บรูไน       | 70     | 66               | 62            | 93             | 84            |
| ฟิลิปปินส์  | 71     | 82               | 60            | 77             | 70            |
| กัมพูชา     | 73     | 99               | 52            | 89             | 73            |
| เมียนมาร์   | 113    | 105              | 144           | 119            | 112           |
| ลาว         | 152    | 155              | 148           | 144            | 133           |

ที่มา : Connect to Compete Trade Logistics in the Global Economy, Online, 2016

อย่างไรก็ตามในส่วนของความง่ายในเรื่องการค้าชายแดน ซึ่งพิจารณาถึงระยะเวลา และต้นทุนในการส่งออก และนำเข้า เอกสารที่ต้องใช้ พบว่า ประเทศไทยอยู่ในอันดับที่ 56 จาก 190 ประเทศทั่วโลก ซึ่งต่ำกว่าอันดับรวมของความง่ายในการทำธุรกิจ อย่างไรก็ตามเมื่อเทียบเฉพาะประเทศในภูมิภาคอาเซียน รวมถึงประเทศจีน (เมียนมาไม่อยู่ในการจัดอันดับ) ประเทศไทยอยู่ในลำดับที่ 2 รองจากสิงคโปร์เท่านั้น (ดูรายละเอียดแผนภาพที่ 3-20)

นอกจากนี้ ธนาคารโลกยังจัดทำข้อมูลดัชนีผลประกอบการด้าน โลจิสติกส์ของ 150 ประเทศทั่วโลกเมื่อพิจารณาด้านโลจิสติกส์โดยรวมเพียงอย่างเดียว ซึ่งตามรายละเอียดใน ตารางที่ 3-4 ก็พบว่าประเทศไทยถูกจัดอยู่ในลำดับที่ 3 เช่นเดียวกัน สอดคล้องกับปัจจัยย่อยของ ความสามารถด้าน โลจิสติกส์ ที่พิจารณาในด้านต่างๆ อาทิ ด้านโครงสร้างพื้นฐาน ด้านการขนส่ง ระหว่างประเทศ ด้านคุณภาพและความสามารถด้าน โลจิสติกส์ ด้านการตรงต่อเวลา ก็ได้ลำดับที่ 3 เช่นเดียวกัน

## นโยบายของภาครัฐที่มีต่อการพัฒนาด้านโลจิสติกส์ของประเทศ

### 1. หน่วยงานภาครัฐที่ดูแลด้าน โลจิสติกส์<sup>9</sup>

ตั้งแต่ปี 2549 เป็นต้นมา มีการตั้งคณะกรรมการเพื่อขับเคลื่อนการพัฒนาระบบ โลจิสติกส์หลายครั้ง ได้แก่ คณะกรรมการโลจิสติกส์ (รัฐบาลนายทักษิณ ชินวัตร) คณะกรรมการ พัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ หรือ คบส. (รัฐบาลพลเอก สุรยุทธ์ จุลานนท์) และคณะกรรมการพัฒนาระบบขนส่งทางรางและระบบขนส่งมวลชน (รัฐบาล นายสมัคร สุนทรเวช) ซึ่งคณะกรรมการดังกล่าวหมดวาระไปตามการเปลี่ยนแปลงของรัฐบาล ทำให้ ขาดความต่อเนื่องในการดำเนินงานเพื่อผลักดันแผนยุทธศาสตร์ฯ ให้เกิดผลลัพธ์อย่างเป็นรูปธรรม ทั้งการลดต้นทุนโลจิสติกส์ในภาพรวมและการเพิ่มขีดความสามารถทางการแข่งขันของประเทศ

วันที่ 4 พฤษภาคม 2552 นายกรัฐมนตรีนายอภิสิทธิ์ เวชชาชีวะ ได้ลงนามใน ระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของ ประเทศ พ.ศ. 2552 และประกาศในราชกิจจานุเบกษาเมื่อวันที่ 22 พฤษภาคม 2552 เพื่อกำหนด กระบวนการดำเนินงานขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ฯ และแต่งตั้งคณะกรรมการพัฒนาระบบการบริหาร จัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ (คบส.) เป็นกลไกหลักในการกำกับนโยบาย ขับเคลื่อน แผนยุทธศาสตร์ฯ และติดตามประเมินผลการพัฒนาระบบ โลจิสติกส์อย่างต่อเนื่อง โดยมี นายกรัฐมนตรีเป็นประธานกรรมการ และสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคม แห่งชาติ เป็นฝ่ายเลขานุการ กลไกขับเคลื่อนการพัฒนาระบบ โลจิสติกส์ของประเทศไทยปัจจุบัน ประกอบด้วย

#### 1.1 ระดับนโยบาย คณะกรรมการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและ

---

<sup>9</sup>สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ. “ความก้าวหน้าการ พัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย”. (รายงานประเมินผลระบบโลจิสติกส์). หน้า 1.

บริการของประเทศ (กบส.) เป็นกลไกหลักในการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์โลจิสติกส์ โดยมี นายกรัฐมนตรีเป็นประธานกรรมการ ผู้แทนจากภาครัฐและภาคเอกชนเป็นกรรมการจำนวน 24 คน และสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติเป็นฝ่ายเลขานุการ มีอำนาจหน้าที่

- 1.1.1 กำหนดแผนยุทธศาสตร์และหน่วยงานหลักซึ่งรับผิดชอบยุทธศาสตร์ในแต่ละด้าน
- 1.1.2 พิจารณาให้ความเห็นชอบแผนแม่บทที่จัดทำขึ้น โดยหน่วยงานหลักรับผิดชอบยุทธศาสตร์แต่ละด้าน
- 1.1.3 ให้ความเห็นหรือเสนอแนะต่อคณะรัฐมนตรีในประเด็นที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ รวมทั้งการแก้ไขปรับปรุงกฎหมาย กฎ และมติคณะรัฐมนตรีที่เกี่ยวข้อง
- 1.1.4 ส่งเสริมและสนับสนุนการดำเนินงานของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับแผนยุทธศาสตร์หรือแผนแม่บท
- 1.1.5 กำกับดูแลการดำเนินงานตามแผนยุทธศาสตร์และแผนแม่บท

แผนภาพที่ 3-21 กลไกการขับเคลื่อนระบบโลจิสติกส์โดยภาครัฐของไทย



ที่มา : สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, 2560

1.2 ระดับปฏิบัติการ คณะกรรมการ กบส. ได้แต่งตั้งคณะอนุกรรมการฯ จำนวน 6 ชุด เพื่อบริหารการขับเคลื่อนในการกิจหรือประเด็นการพัฒนาที่สำคัญและคาบเกี่ยวกับการกิจของหลายหน่วยงาน ดังนี้

1.2.1 คณะอนุกรรมการพัฒนาระบบโลจิสติกส์อุตสาหกรรม

1.2.2 คณะอนุกรรมการพัฒนาระบบโลจิสติกส์การเกษตร

1.2.3 คณะอนุกรรมการการเชื่อมโยงข้อมูลแบบบูรณาการสำหรับการนำเข้า การส่งออก และ โลจิสติกส์

1.2.4 คณะอนุกรรมการเพื่อปรับลดขั้นตอนกระบวนการทำงานของ หน่วยงานภาครัฐรายสินค้า 2 ยุทธศาสตร์ (น้ำตาล ข้าว ยางพารา สินค้าแช่แข็ง และวัตถุดิบทราย)

1.2.5 คณะอนุกรรมการพัฒนาระบบบริหารจัดการทำเรือในประเทศ และ (6) คณะอนุกรรมการจัดตั้งหน่วยงานบริหารจัดการและพัฒนาระบบเชื่อมโยงและแลกเปลี่ยนข้อมูลทาง อิเล็กทรอนิกส์ (National Single Window : NSW) โดยมีหน่วยงานรับผิดชอบหลักทำหน้าที่ ประสานการดำเนินงานตามยุทธศาสตร์แต่ละด้าน และแปลงแผนยุทธศาสตร์ไปสู่การปฏิบัติอย่าง เป็นรูปธรรม

สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) ร่วมกับ หน่วยงานภาครัฐและเอกชนที่เกี่ยวข้อง ได้มีการจุดประกายในการพัฒนาโลจิสติกส์เป็นวาระ แห่งชาติเมื่อปลายปี 2546 เนื่องจากกระบวนการจัดทำยุทธศาสตร์เปิดโอกาสให้ทุกภาคส่วนที่ เกี่ยวข้องเข้ามามีส่วนร่วม หน่วยงานต่างๆ ทั้งภาครัฐและเอกชนก็ได้มีความพยายามผลักดันให้มีการ นำยุทธศาสตร์ไปสู่การปฏิบัติเพื่อให้เกิดผลเป็นรูปธรรม

สศช. ได้มีการจัดทำเอกสารยุทธศาสตร์ฯ การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย เป็นครั้งแรก เมื่อพฤษภาคม 2548 ซึ่งต่อมาได้มีการมีปรับปรุงเนื้อหาจากกรอบยุทธศาสตร์ เพื่อให้ สอดคล้องกับปัจจัยทางเศรษฐกิจ สังคม ทั้งในและระหว่างประเทศที่เปลี่ยนแปลงไป แล้วนำเสนอ ให้คณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติให้ความเห็นชอบเมื่อ 17 เมษายน 2549 จากนั้นสำนักงานฯ ได้นำมีการปรับปรุงรายละเอียดบางประการ และนำเสนอและได้รับความ เห็นชอบจากที่ประชุมร่วมระหว่างนายกรัฐมนตรีกับภาคเอกชน ครั้งที่ 1/2550 เมื่อวันที่ 15 กุมภาพันธ์ 2550 และคณะรัฐมนตรีได้มีมติให้ความเห็นชอบ แผนยุทธศาสตร์การพัฒนา ระบบ โลจิสติกส์แห่งชาติ พ.ศ. 2550-2554 ตามมติที่ประชุมดังกล่าว เมื่อวันที่ 27 กุมภาพันธ์ 2550

หลังจากแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์แห่งชาติฉบับที่ 1 ได้สิ้นสุดลง ใน ปี 2554 ภาครัฐและภาคเอกชนได้เล็งเห็นถึงความสำคัญของการวางแผนกำหนดยุทธศาสตร์การ พัฒนาเพื่อขับเคลื่อนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยในระยะต่อไป คณะกรรมการ กบส. ซึ่งมีอำนาจและหน้าที่ในการกำหนดแผนยุทธศาสตร์และหน่วยงานหลักที่ รับผิดชอบยุทธศาสตร์ การพัฒนาระบบ โลจิสติกส์ตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการ พัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศพ.ศ. 2552 ได้แต่งตั้งคณะทำงาน จัดทำแผนยุทธศาสตร์ การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ 2 เมื่อวันที่ 29 เมษายน 2554



โดยมีเลขาธิการ คณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติเป็นประธานคณะทำงาน ร่วมกับหน่วยงานทั้ง ภาครัฐ ภาคเอกชน นักวิชาการ และภาคีที่เกี่ยวข้อง เพื่อยกร่างทิศทางการพัฒนาและจัดทำ ร่างแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ พ.ศ. 2556-2560 เสนอต่อ คณะกรรมการ กบส. พิจารณาให้ความเห็นชอบ และคณะรัฐมนตรีมีมติเมื่อวันที่ 10 กันยายน 2556 เห็นชอบ แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ ฉบับที่ 2 (พ.ศ. 2556-2560)

แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์แห่งชาติ ฉบับที่ 1 พ.ศ. 2550-2554 มุ่งเน้น การพัฒนาที่สำคัญ 5 ด้าน ได้แก่ (1) การปรับปรุง ประสิทธิภาพระบบโลจิสติกส์ในภาคการผลิต (2) การเพิ่มประสิทธิภาพ ระบบขนส่งและโลจิสติกส์ (3) การพัฒนาธุรกิจโลจิสติกส์ (4) การปรับปรุง สิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้า และ (5) การพัฒนากำลังคน ข้อมูล สำหรับแผนยุทธศาสตร์การ พัฒนาระบบโลจิสติกส์ฉบับที่ 2 พ.ศ. 2550-2559 ให้ความสำคัญ กับการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการจัดการ โഴ้อุปทานเพื่อความสามารถในการแข่งขัน และในขณะนี้อยู่ระหว่างการ ประเมินผลงานฉบับที่ 2 ว่าเป็นไปตามแผนหรือไม่ ส่วนแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ ฉบับที่ 3 กำลังอยู่ในระหว่างกรร่าง และพิจารณาร่วมกันระหว่างภาครัฐและภาคเอกชน โดยผู้วิจัย จะได้กล่าวถึงทั้ง 3 แผนยุทธศาสตร์ในบทที่ 4 ต่อไป

## สถานะด้าน การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานระบบขนส่งของไทย

โครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งภายในประเทศจำเป็นจะต้องมีเพียงพอต่อปริมาณการขนส่งสินค้า และผู้โดยสาร เพื่อลดปัญหาความแออัด ซึ่งจะทำให้เกิดความล่าช้าในการขนส่งและสิ้นเปลืองพลังงาน ประเทศไทยมีโครงสร้างพื้นฐานที่เพียงพอในระดับหนึ่ง เนื่องจากการลงทุนก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานจากภาครัฐอย่างต่อเนื่อง อย่างไรก็ตาม การพัฒนาที่ยังคงเน้นไปในการก่อสร้างถนนเนื่องจากสามารถส่งสินค้าได้แบบถึงที่หมาย (Door to Door) มีความคล่องตัวกว่าการขนส่งรูปแบบอื่นๆ และการก่อสร้างมีความง่าย รวดเร็ว เห็นผลงานเป็นรูปธรรมชัดเจนและเร็วกว่า จึงเป็นวิธีที่รัฐบาลหลายสมัยดำเนินการเพื่อใช้ในการหาเสียงและแสดงผลงาน การขนส่งจึงกระจุกตัวอยู่ที่การใช้รถบรรทุก ในขณะที่การขนส่งทางน้ำ และทางราง ซึ่งมีต้นทุนการขนส่งต่ำ ยังใช้ไม่ได้ไม่เต็มประสิทธิภาพมากนัก เนื่องจากระบบการเชื่อมต่อนี้รูปแบบอื่นๆ ยังไม่พร้อม และขาดการพัฒนาอย่างบูรณาการ รวมถึงสภาพภูมิประเทศในภาคเหนือมีลักษณะเป็นภูเขา และร่องน้ำตื้นเขิน จึงไม่เอื้ออำนวยต่อรูปแบบการขนส่งดังกล่าว

ข้อมูลตามตารางที่ 3-5 แสดงให้เห็นว่า เมื่อคิดสัดส่วนน้ำหนักในการขนส่งภายในประเทศของไทยแยกตามรูปแบบการขนส่ง พบว่า เป็นการขนส่งทางถนนถึงร้อยละ 80.9 เทียบกับการขนส่งทางราง และทางน้ำอยู่ที่ร้อยละ 1.9 และ 17.2 ตามลำดับ ในขณะที่การขนส่งทาง

ถนนมีต้นทุน 2.12 บาท/ตัน-กิโลเมตร ซึ่งสูงกว่าการขนส่งทางราง และทางน้ำที่มีต้นทุน 0.95 และ 0.65 บาท/ตัน-กิโลเมตร ตามลำดับ

ตารางที่ 3-5 สัดส่วนการขนส่งสินค้าและต้นทุนการขนส่งในแต่ละรูปแบบ

| รูปแบบการขนส่ง    | การขนส่งสินค้า (พันตัน) |         |         |         |         | สัดส่วน % | ต้นทุนการขนส่ง (บาท/ตัน-กิโลเมตร) | น้ำมัน 1 ลิตร ในระยะทาง 1 กม. ขนสินค้าได้ (ตัน) |
|-------------------|-------------------------|---------|---------|---------|---------|-----------|-----------------------------------|---|
|                   | 2554                    | 2555    | 2556    | 2557    | 2558    |           |                                   |   |
| ทางถนน            | 442,667                 | 458,781 | 458,828 | 465,020 | 482,358 | 81        | 2                                 | 25.5  |
| ทางรถไฟ           | 10,667                  | 11,849  | 11,920  | 10,829  | 11,356  | 2         | 1                                 | 85.5  |
| ทางน้ำภายในประเทศ | 46,932                  | 47,422  | 45,413  | 50,113  | 50,907  | 17        | 1                                 | 217.6   |
| ชายฝั่งทะเล       | 41,273                  | 44,263  | 45,441  | 46,673  | 51,872  |           |                                   |   |
| ทางอากาศ          | 63                      | 68      | 70      | 60      | 59      | 0.01      | 10                                | -   |
| รวม               | 541,602                 | 562,383 | 561,672 | 572,695 | 596,552 | 100       | 2.02                              |   |

ที่มา : กระทรวงคมนาคม, สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่ง เป็นวาระที่สำคัญ และเป็นรูปธรรมมากที่สุด โดยมีหน่วยงานต่างๆ ของภาครัฐกำกับดูแลรับผิดชอบมาโดยตลอด ซึ่งแยกเป็นหน่วยงานที่มีหน้าที่รับผิดชอบด้านการขนส่ง และหน่วยงานที่ทำหน้าที่จัดหาโครงสร้างพื้นฐานรองรับ ตามตารางที่ 3-6 ทั้งนี้สถานะของโครงสร้างพื้นฐานในแต่ละรูปแบบการขนส่งมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

ตารางที่ 3-6 หน่วยงานที่รับผิดชอบด้านการขนส่งและจัดหาโครงสร้างพื้นฐาน

| รูปแบบการขนส่ง | หน่วยงานที่รับผิดชอบด้านการขนส่ง | หน่วยงานที่จัดหาโครงสร้างพื้นฐาน       |
|----------------|----------------------------------|--|
| ทางถนน         | กรมขนส่งทางบก                    | กรมทางหลวง                             |
|                |                                  | กรมทางหลวงชนบท                         |
|                |                                  | การทางพิเศษแห่งประเทศไทย               |
| ทางรถไฟ        | การรถไฟแห่งประเทศไทย             | การรถไฟแห่งประเทศไทย                   |
| ทางน้ำ         | กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี   | การทำเรือแห่งประเทศไทย                 |
|                |                                  | คณะกรรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี     |
| ทางอากาศ       | บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)   | กรมการขนส่งทางอากาศ                    |
|                |                                  | การทำอากาศยานแห่งประเทศไทย             |
|                |                                  | บริษัท ทำอากาศยานสากลกรุงเทพใหม่ จำกัด |
|                |                                  | บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด  |
|                |                                  | บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)         |

ที่มา : สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

### 1. โครงสร้างพื้นฐานการขนส่งทางถนน

โดยปัจจุบันประเทศไทยมีถนนเชื่อมโยงภายในประเทศ ประมาณ 120,000 กิโลเมตร โดยมีอัตราเติบโตเฉลี่ยร้อยละ 0.6 ในขณะที่ปริมาณรถที่จดทะเบียนในประเทศไทยมีจำนวนรวมทั้งสิ้น ประมาณ 36 ล้านคัน โดยมีอัตราเติบโตเฉลี่ยร้อยละ 4.3 ดังนั้น ถึงแม้ว่างบประมาณลงทุนในการขนส่งทางถนนจะมีสัดส่วนมากที่สุด แต่อัตราการเติบโตของระยะทางถนนก็ยังช้ากว่า อัตราการเติบโตของรถที่วิ่งบนท้องถนนอยู่มาก

#### ตารางที่ 3-7 ระยะทางของถนนในความรับผิดชอบของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย

| สายทาง                  | ระยะทาง (กม.) |
|-------------------------|---------------|
| รวม                     | 224.6         |
| เฉลิมมหานคร             | 27.1          |
| ศรีรัช                  | 38.4          |
| ฉลองรัช                 | 18.7          |
| บูรพาวิถี               | 55.0          |
| อุดรรัถยา               | 32.0          |
| ชั้นที่ 3 สายใต้ ตอน ร๑ | 4.7           |
| บางพลี-สุขสวัสดิ์       | 22.5          |
| รามอินทรา-วงแหวนรอบนอก  | 9.5           |
| ศรีรัช-วงแหวนรอบนอก     | 16.7          |

ที่มา : กระทรวงคมนาคม, 2560

#### ตารางที่ 3-8 ระยะทางของถนนในความรับผิดชอบของกรมทางหลวง

| ปี   | ทางบำรุงต่อ 2 ช่องทางจราจร (กม.) |        |        | ทางก่อสร้างและรักษาสภาพ (กม.) | รวม         |                 |
|------|----------------------------------|--------|--------|-------------------------------|-------------|-----------------|
|      | คอนกรีต-ลาดยาง                   | ลูกรัง | รวม    |                               | ระยะทางจริง | ต่อ 2 ช่องจราจร |
| 2559 | 68,765                           | 172    | 68,937 | 1,721                         | 51,549      | 70,658          |
| 2558 | 68,582                           | 212    | 68,794 | 1,283                         | 51,505      | 70,077          |
| 2557 | 68,012                           | 260    | 68,272 | 774                           | 51,345      | 69,046          |
| 2556 | 67,267                           | 280    | 67,547 | 706                           | 51,118      | 68,253          |
| 2555 | 66,631                           | 240    | 66,871 | 922                           | 51,611      | 67,793          |
| 2554 | 66,104                           | 237    | 66,341 | 1,195                         | 51,618      | 67,536          |

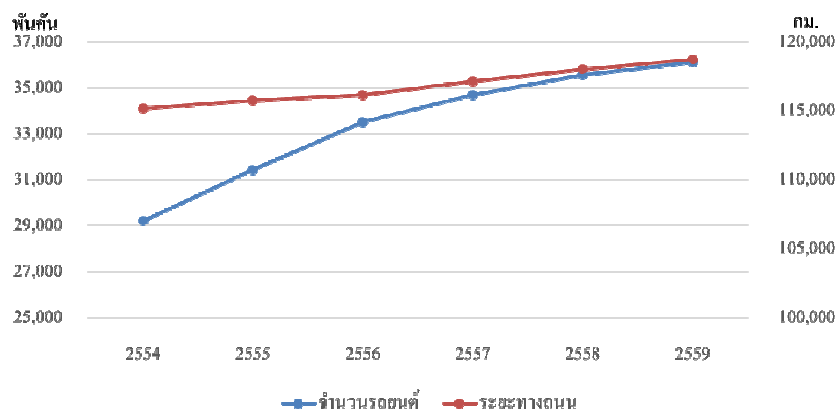
ที่มา : กระทรวงคมนาคม, 2560

ตารางที่ 3-9 ระยะทางของถนนในความรับผิดชอบของกรมทางหลวงชนบท

| ปี   | ทางบำรุง (กม.) |        |        |
|------|----------------|--------|--------|
|      | คอนกรีต-ลาดยาง | ลูกรัง | รวม    |
| 2559 | 43,695         | 3,912  | 47,607 |
| 2558 | 43,150         | 4,357  | 47,507 |
| 2557 | 42,809         | 4,832  | 47,641 |
| 2556 | 42,736         | 4,718  | 47,454 |
| 2555 | 42,231         | 5,278  | 47,509 |
| 2554 | 42,054         | 5,137  | 47,191 |

ที่มา : กระทรวงคมนาคม, 2560

แผนภาพที่ 3-22 จำนวนรถยนต์จดทะเบียน และความยาวถนน



ที่มา : กระทรวงคมนาคม, 2560

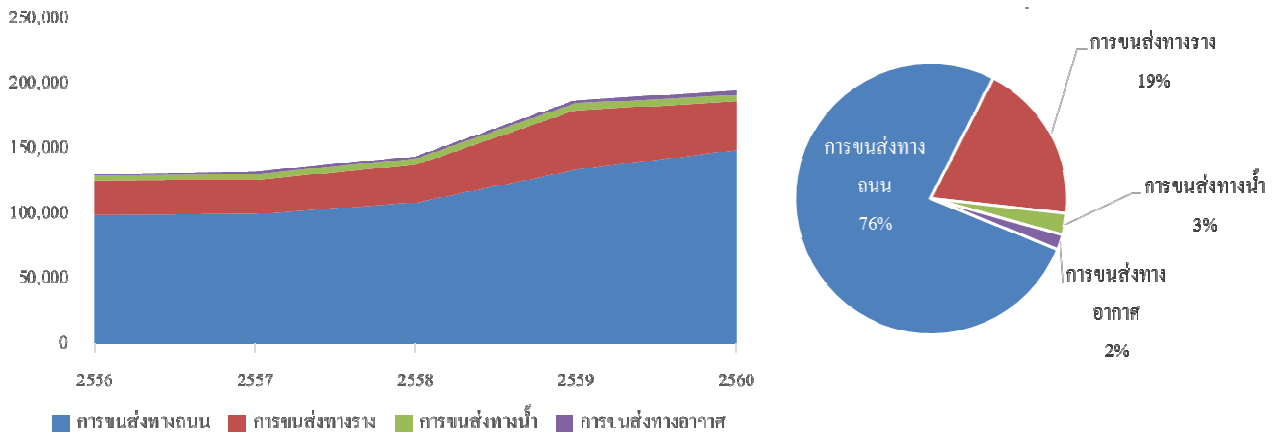
### 1.1 ข้อดีของการขนส่งทางถนนในไทย

1.1.1 การขนส่งทางถนนเป็นการขนส่งที่ได้รับความนิยมมากที่สุดในประเทศไทย เพราะสามารถเข้าถึงจุดหมายต่างๆ ได้อย่างทั่วถึง จากต้นทางถึงปลายทางในรูปแบบ Door to Door มีความสะดวกและรวดเร็วกว่าการขนส่งประเภทอื่น โดยไม่ต้องทำการขนถ่ายหลายครั้ง (Double Handling)

1.1.2 ถนนเป็นโครงสร้างพื้นฐานทางการขนส่งที่สร้าง พัฒนา และบำรุงรักษาได้ง่ายกว่าโครงสร้างพื้นฐานประเภทอื่นๆ และคาดว่ารัฐบาลจะยังคงพัฒนาต่อไปเรื่อยๆ จึงเป็นทางเลือกที่ดีที่สุด และสะดวกที่สุดสำหรับผู้ให้บริการขนส่ง

1.1.3 รัฐบาลจัดสรรงบประมาณลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานไปยังการพัฒนาการขนส่งทางถนนมากที่สุด หรือประมาณร้อยละ 76 ของงบประมาณทั้งหมด ดังแสดงในแผนภาพที่ 3-23 ทำให้โครงสร้างพื้นฐานทางถนนพัฒนาไปอย่างมาก

แผนภาพที่ 3-23 งบประมาณลงทุนแยกตามรูปแบบการขนส่ง (ล้านบาท)

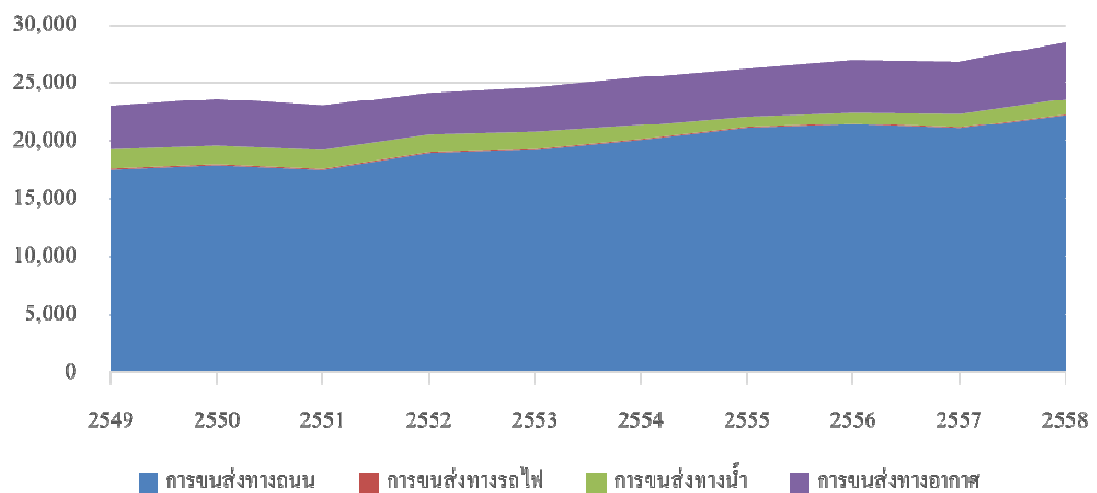


ที่มา : กระทรวงคมนาคม, 2560

### 1.2 ข้อเสียของการขนส่งทางถนน

1.2.1 การขนส่งทางถนนก็ยังมีปัญหาตามมาเรื่อง ต้นทุนด้านการขนส่งต่อตัน-กิโลเมตรที่สูงกว่าการขนส่งรูปแบบอื่น และเป็นรูปแบบการขนส่งที่นิยมมากที่สุด ดังนั้นการใช้พลังงานโดยรวมต่อปีจึงสูงกว่ารูปแบบการขนส่งอื่นๆ อย่างชัดเจน

แผนภาพที่ 3-24 การใช้พลังงาน จำแนกตามรูปแบบการขนส่ง ('000 ตันเทียบเท่าน้ำมันดิบ)



ที่มา : กระทรวงคมนาคม, 2560

1.2.2 จากสถิติในแต่ละปีที่ผ่านมา พบว่า การขนส่งทางถนนมีอุบัติเหตุมากกว่าการขนส่งรูปแบบอื่นๆ ทำให้เกิดความเสียหายทั้งชีวิตและทรัพย์สิน

### ตารางที่ 3-10 อุบัติเหตุจากการขนส่งสินค้าภายในประเทศจำแนกตามรูปแบบการขนส่ง

หน่วย : ครั้ง

| รูปแบบการขนส่ง    | 2553   | 2554   | 2555   | 2556   | 2557   | 2558   |
|-------------------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| ทางถนน            | 83,261 | 68,583 | 61,194 | 61,868 | 62,769 | 69,371 |
| ทางรถไฟ           | 501    | 502    | 486    | 455    | 409    | 280    |
| ทางน้ำภายในประเทศ | 25     | 25     | 33     | 16     | 28     | 43     |
| ทางอากาศ          | 6      | 6      | 7      | 14     | 6      | 5      |
| รวม               | 83,793 | 69,116 | 61,728 | 62,361 | 63,229 | 69,729 |

ที่มา : กระทรวงคมนาคม, 2560

## 2. โครงสร้างพื้นฐานการขนส่งทางรถไฟ

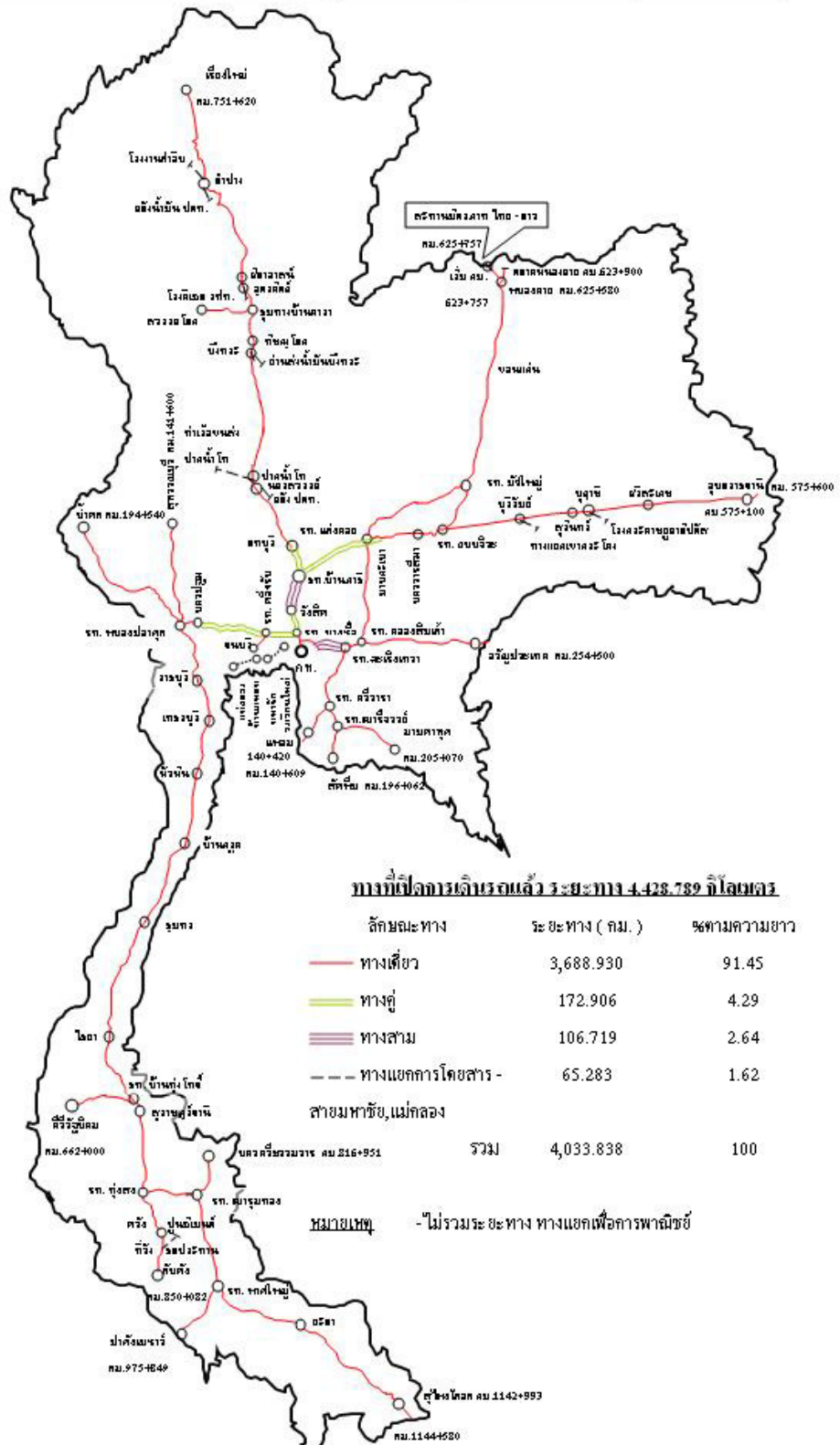
ประเทศไทยมีโครงข่ายเส้นทางรางรถไฟทั่วประเทศ 4,033.838 กิโลเมตร เชื่อมต่อกับ 46 จังหวัด ซึ่งเป็นเส้นทางรางเดี่ยวถึง 3,688.93 หรือร้อยละ 91.45 (ดูแผนภาพที่ 3-25) ทำให้การขนส่งไม่สามารถใช้ความเร็วได้มากนัก โดยเฉลี่ยอยู่ที่ 40 กิโลเมตรต่อชั่วโมง

อย่างไรก็ตาม ตามแผนการลงทุนโครงการขนาดใหญ่ของรัฐบาลล่าสุดนั้น จะดำเนินการก่อสร้างโครงการรถไฟรางคู่ ขนาดราง 1 เมตร ระยะทางรวมทั้งสิ้นประมาณ 2,992 กิโลเมตร โดยโครงการจะเริ่มทยอยก่อสร้างในปี 2559 รวมทั้งสิ้น 291 กิโลเมตร คาดว่าจะใช้เวลาประมาณ 3-5 ปีในการสร้าง และโครงการที่เหลืออีก 2,701 กิโลเมตรคาดว่าจะได้รับอนุมัติในปี 2560 และ 2561 โดยคาดว่าจะเริ่มก่อสร้างได้ในปลายปี 2561 หรือ ต้นปี 2562 (ดูแผนภาพที่ 3-26)

การขนส่งทางรางถือว่าการขนส่งที่ปลอดภัยและประหยัดเป็นอันดับ 2 รองจากการขนส่งทางน้ำ โดยมีต้นทุนการขนส่งเฉลี่ย 0.95 บาท/ตัน-กิโลเมตร เนื่องจากสามารถบรรทุกสินค้าไปพร้อมกันคราวละมากๆ แต่มีการใช้รูปแบบการขนส่งนี้ค่อนข้างน้อยเพียงร้อยละ 1.9 เนื่องจากโครงสร้างพื้นฐานยังไม่พร้อม มีความสะดวกในการขนส่งน้อยกว่า และรวดเร็วสู้การขนส่งทางถนนไม่ได้

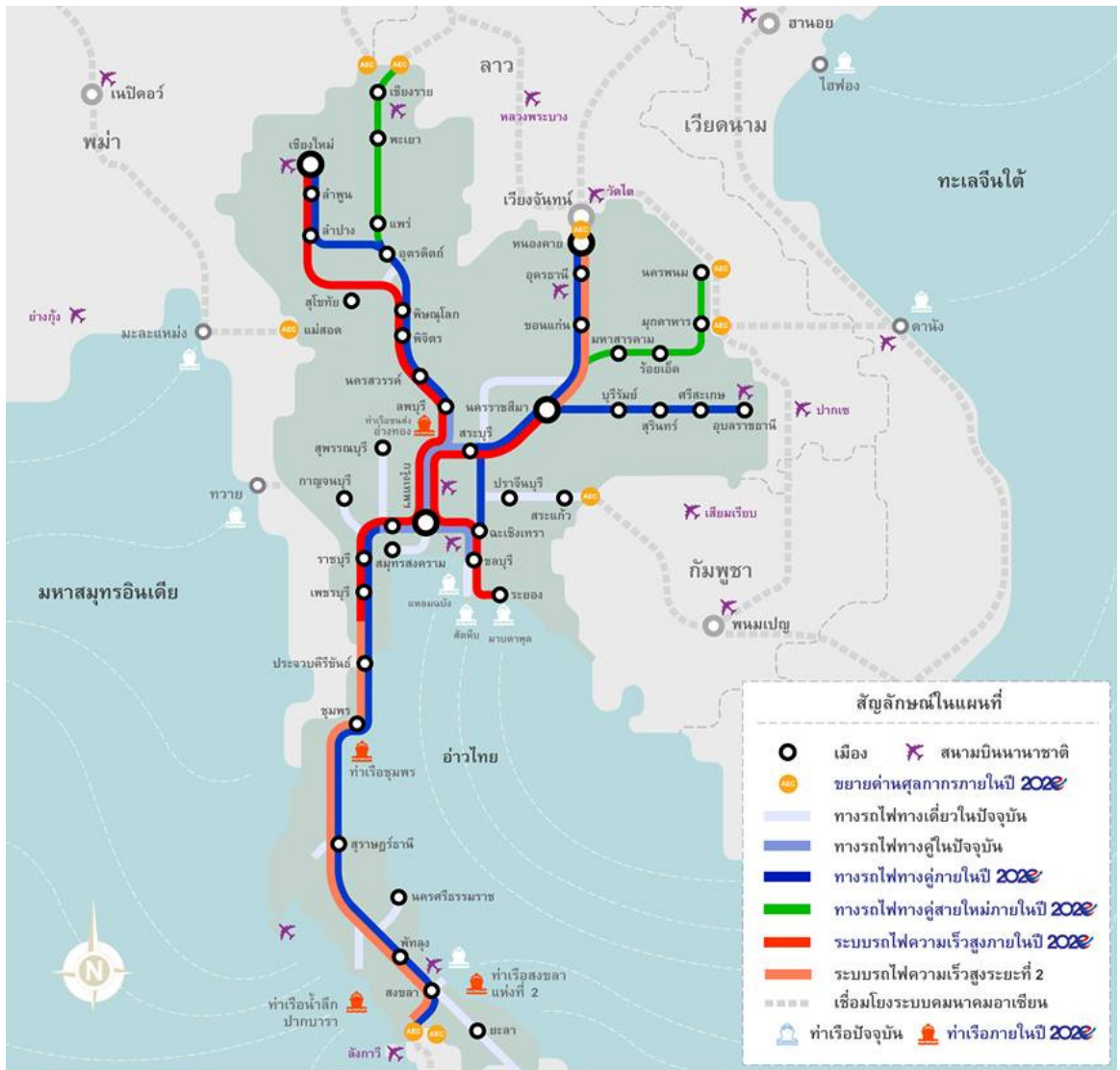
สินค้าหลักที่มีการขนส่งทางรถไฟได้แก่ ผลิตภัณฑ์น้ำมันสำเร็จรูป ซีเมนต์ และสินค้าเบ็ดเตล็ดอื่นๆ เนื่องจากเป็นสินค้าที่มีค่าขนส่งคราวละมากๆ และระยะทางไกล ต้นทุนการขนส่งจะต่ำกว่าการขนส่งโดยรูปแบบอื่น (ดูแผนภาพที่ 3-27)

แผนภาพที่ 3-25 โครงข่ายเส้นทางรถไฟในประเทศไทยในปัจจุบัน



ที่มา : ฝ่ายการช่างโยธา การรถไฟแห่งประเทศไทย, 2552

### แผนภาพที่ 3-26 โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่และเส้นทางรถไฟสายใหม่



ที่มา : THAILAND | High Speed Rail, 2003

#### 1.1 ข้อดีของการขนส่งทางรถไฟของไทย

2.1.1 มีต้นทุนการขนส่งที่ต่ำ เหมาะกับการขนส่งสินค้าระยะทางไกล และสินค้าจำนวนมาก รถไฟ 1 ขบวนสามารถลากตู้คอนเทนเนอร์ขนาด 20 ฟุต ได้ 60 ตู้

2.1.2 เป็นการขนส่งที่มีความปลอดภัยเป็นอันดับต้นๆ ของรูปแบบการขนส่งทั้งหมด

2.1.3 ส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมน้อยที่สุด โดยปล่อยปริมาณก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ต่ำกว่าการขนส่งในรูปแบบอื่นต่อสินค้าหนัก 1 ตันระยะทาง 1 กิโลเมตร (ดูแผนภาพที่ 3-28)

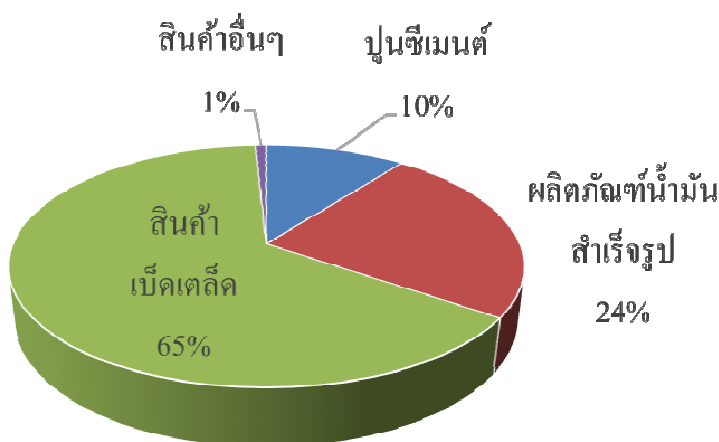


ตารางที่ 3-11 โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ตามแผนงานของรัฐบาล

| ลำดับ | โครงการ                    | ระยะทาง<br>(กิโลเมตร) | ปีคาดว่าจะเริ่ม<br>ก่อสร้าง | เงินลงทุน<br>(ล้านบาท) |
|-------|----------------------------|-----------------------|-----------------------------|------------------------|
| 1     | ฉะเชิงเทรา-คลอง19-แก่งคอย  | 106                   | 2559                        | 11,348                 |
| 2     | จिरะ-ขอนแก่น               | 185                   | 2559                        | 26,000                 |
| 3     | ลพบุรี-ปากน้ำโพ            | 148                   | 2560                        | 20,000                 |
| 4     | นครปฐม-หัวหิน              | 165                   | 2560                        | 24,800                 |
| 5     | ประจวบคีรีขันธ์-ชุมพร      | 167                   | 2560                        | 17,300                 |
| 6     | มาบกะเบา-จिरะ              | 131                   | 2560                        | 29,900                 |
| 7     | ปากน้ำโพ-เด่นชัย           | 285                   | 2561                        | 64,921                 |
| 8     | เด่นชัย-เชียงใหม่          | 189                   | 2561                        | 63,353                 |
| 9     | จिरะ-อุบลราชธานี           | 309                   | 2561                        | 49,951                 |
| 10    | ขอนแก่น-หนองคาย            | 174                   | 2561                        | 24,727                 |
| 11    | บ้านไผ่-นครปฐม             | 347                   | 2561                        | 60,512                 |
| 12    | ชุมพร-สุราษฎร์ธานี         | 167                   | 2561                        | 34,726                 |
| 13    | สุราษฎร์ธานี-หาดใหญ่-สงขลา | 323                   | 2561                        | 51,065                 |
| 14    | หาดใหญ่-ปาดังเบซาร์        | 48                    | 2561                        | 23,727                 |
| 15    | สุราษฎร์ธานี-พังงา-ภูเก็ต  | 158                   | 2561                        | 36,128                 |
| 16    | หัวหิน-ประจวบคีรีขันธ์     | 90                    | 2561                        | 10,301                 |
|       |                            | <b>2,992</b>          |                             | <b>548,759</b>         |

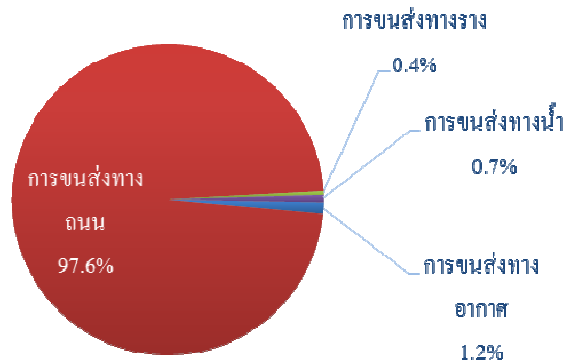
ที่มา : Business Market Intelligence SCG Cement-Building Materials, 2017

แผนภาพที่ 3-27 สัดส่วนสินค้าที่มีการขนส่งทางรถไฟ



ที่มา : ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร กระทรวงคมนาคม, 2560

### แผนภาพที่ 3-28 สัดส่วนการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ตามรูปแบบการขนส่ง



ที่มา : ศูนย์ข้อมูลก๊าซเรือนกระจก องค์การบริหารจัดการก๊าซเรือนกระจก (องค์การมหาชน)

#### 1.2 ข้อเสียของการขนส่งทางรถไฟของไทย

2.2.1 มีความสะดวกน้อยกว่าการขนส่งทางถนนเนื่องจากไม่สามารถขนส่งได้แบบที่เป็น Door to Door หรือ Point to Point หมายถึงไม่สามารถรับสินค้าจากผู้ส่งต้นทางไปยังผู้รับสินค้าปลายทางได้ เพราะต้องอาศัยรางในการขับเคลื่อน ต้องจอดที่สถานีเท่านั้น

2.2.2 จากกรณีดังกล่าวในข้อ 3.2.1. ทำให้ต้องเสียเวลาในการขนย้ายสินค้าในกรณีที่เปลี่ยนถ่ายไปยังรูปแบบการขนส่งอื่น และการเชื่อมโยงกับการขนส่งรูปแบบอื่นๆ ยังไม่มีประสิทธิภาพ สถานีการเปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งตามจังหวัดที่สำคัญยังไม่พร้อม

2.2.3 เครือข่ายรางรถไฟยังกระจายไม่ครอบคลุมเพียงพอทั่วประเทศ โดยเข้าถึงเพียง 46 จังหวัดเท่านั้น

2.2.4 ด้วยการที่รางรถไฟส่วนใหญ่ยังเป็นรางเดี่ยว ขบวนรถไม่สามารถสวนทางกันได้ ประกอบกับการเดินรถไฟของประเทศไทยยังไม่มีประสิทธิภาพด้านการบริหารจัดการเวลาเพียงพอ ทำให้หลายครั้งไม่สามารถควบคุมตารางการเดินรถได้แน่นอน ขบวนรถไฟมาไม่ตรงตามตารางเวลาที่กำหนด และความเร็วเฉลี่ยของรถไฟยังต่ำ ประมาณ 40 กิโลเมตรต่อชั่วโมง

2.2.5 ขาดอุปกรณ์อำนวยความสะดวก เช่น ไม่มีตู้คอนเทนเนอร์เย็นเพื่อใช้ในการขนส่งสินค้าเน่าเสียง่ายจึงส่งสินค้าจำพวก ผัก ผลไม้ไปในระยะทางไกลไม่ได้

#### 3. โครงสร้างพื้นฐานการขนส่งทางน้ำ<sup>10</sup>

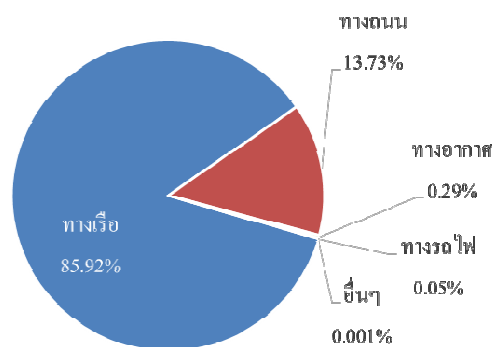
<sup>10</sup>ศิริพร ติดยัประเสริฐ. “ศึกษาแนวทางในการลดต้นทุนการขนส่งกรณีศึกษาบริษัทนำเข้าชิ้นส่วนอิเล็กทรอนิกส์”. (วิทยานิพนธ์ วิทยาศาสตรมหาบัณฑิต, สาขาวิชาการจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทาน, มหาวิทยาลัยบูรพา, 2558). หน้า 15.

เป็นการขนส่งที่มีต้นทุนต่อหน่วยต่ำที่สุดในบรรดาทางเลือกการขนส่งทั้งหมด ไม่จำเป็นต้องสร้างเส้นทางขึ้นมา อาศัยเพียงเส้นทางที่มีอยู่แล้วตามธรรมชาติเป็นสำคัญเช่น คลอง แม่น้ำ ทะเล และมหาสมุทร อย่างไรก็ตามการขนส่งทางน้ำเป็นการขนส่งที่ช้าที่สุด ดังนั้นจึงเหมาะกับสินค้าที่ไม่มีข้อจำกัดเรื่องระยะเวลาส่งมอบสินค้า มักจะเป็นสินค้าที่มีมูลค่าต่อหน่วยต่ำและขนส่งในปริมาณมากๆ เช่น วัสดุก่อสร้างจำพวกอิฐ หิน ปูน ทราย เป็นต้น การขนส่งประเภทนี้เป็น การขนส่งที่สำคัญ เพราะในบางพื้นที่ๆ มีความทุรกันดาร ไม่ได้เป็นเมืองเศรษฐกิจ จึงไม่คุ้มทุนในการก่อสร้างถนน หรือทางรถไฟ แต่มีแม่น้ำ ลำคลองผ่านก็สามารถขนส่งสินค้าได้ด้วยรูปแบบการขนส่งทางน้ำ การขนส่งทางน้ำอาจแบ่งย่อยออกเป็น 2 รูปแบบตามลักษณะของเส้นทางขนส่ง ได้แก่

3.1 การขนส่งทางลำน้ำ (Inland Water Transportation) หมายถึง การขนส่งทางน้ำที่ใช้สายน้ำในแผ่นดินเป็นเส้นทางขนส่งสินค้า ได้แก่ การขนส่งผ่านคลองและแม่น้ำ เส้นทาง การขนส่งทางลำน้ำที่สำคัญของประเทศไทย คือ แม่น้ำโขง เจ้าพระยา ท่าจีน ป่าสัก แม่กลอง และบาง ประกง

3.2 การขนส่งทางทะเล (Sea and Ocean Transportation) หมายถึง การขนส่งทางน้ำที่ผ่านทะเลและมหาสมุทร การขนส่งรูปแบบนี้ต้องใช้เงินลงทุนมหาศาลในการก่อสร้าง โครงสร้างสาธารณูปโภคพื้นฐาน เช่น ท่าเรือ และจุดเชื่อมต่อการขนส่งทางถนนและทางราง สำหรับประเทศไทยการขนส่งทางทะเลเป็นการขนส่งระหว่างประเทศที่มีสัดส่วนมากที่สุด อาจกล่าวได้ว่าสินค้านำเข้าและส่งออกเกือบทั้งหมดของประเทศไทยใช้การขนส่งทางทะเลทั้งสิ้น ณ ปัจจุบันการขนส่งทางทะเลของประเทศไทยเกือบทั้งหมดจะผ่านท่าเรือสองแห่ง ได้แก่ ท่าเรือ กรุงเทพมหานคร (คลองเตย) และท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบัง จากสถิติของการท่าเรือแห่งประเทศไทย ณ ปี พ.ศ. 2558 มีการขนส่งสินค้านำเข้าและส่งออกโดยทางเรือคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 86 รองลงมาคือทางรถ ร้อยละ 14

แผนภาพที่ 3-29 สัดส่วนสินค้าที่มีการขนส่งระหว่างประเทศแยกตามประเภทการขนส่ง



ที่มา : ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร กระทรวงคมนาคม

ตารางที่ 3-12 จำนวนสินค้าที่นำเข้าแยกตามประเภทการขนส่ง

| นำเข้า     | 2554           | 2555           | 2556           | 2557           | 2558           |
|------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|
| ทางเรือ    | 92,965         | 92,976         | 87,391         | 93,070         | 95,743         |
| ทางถนน     | 12,689         | 12,194         | 12,723         | 12,629         | 15,749         |
| ทางอากาศ   | 282            | 319            | 282            | 287            | 298            |
| ทางรถไฟ    | 13             | 8              | 7              | 4              | 2              |
| อื่นๆ      | 2              | 1              | 1              | 1              | 2              |
| <b>รวม</b> | <b>105,951</b> | <b>105,498</b> | <b>100,404</b> | <b>105,991</b> | <b>111,794</b> |

ที่มา : ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร กระทรวงคมนาคม

ตารางที่ 3-13 จำนวนสินค้าที่ส่งออกแยกตามประเภทการขนส่ง

| ส่งออก     | 2554           | 2555           | 2556           | 2557           | 2558           |
|------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|
| ทางเรือ    | 100,675        | 101,342        | 98,696         | 111,223        | 106,361        |
| ทางถนน     | 10,779         | 12,380         | 13,419         | 14,896         | 16,548         |
| ทางอากาศ   | 443            | 427            | 397            | 409            | 390            |
| ทางรถไฟ    | 133            | 95             | 90             | 76             | 124            |
| อื่นๆ      | 1              | 1              | 0              | 0              | 0              |
| <b>รวม</b> | <b>112,031</b> | <b>114,245</b> | <b>112,602</b> | <b>126,604</b> | <b>123,423</b> |

ที่มา : ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร กระทรวงคมนาคม

### 3.3 เส้นทางการเดินทางเรือ

3.3.1 เส้นทางเดินเรือภายในประเทศ เป็นเส้นทางเดินเรือเพื่อขนส่งสินค้าและผู้โดยสารภายในประเทศโดยใช้แม่น้ำลำคลอง แบ่งได้ดังนี้

3.3.1.1 เส้นทางเดินเรือสายเหนือ ใช้แม่น้ำสายหลัก คือ แม่น้ำเจ้าพระยาและแม่น้ำน่าน

3.3.1.2 เส้นทางเดินเรือสายตะวันออก ใช้แม่น้ำสายหลัก คือ แม่น้ำบางปะกง

3.3.1.3 เส้นทางเดินเรือสายตะวันออกเฉียงเหนือ ใช้แม่น้ำสายหลัก คือ แม่น้ำป่าสัก

3.3.1.4 เส้นทางเดินเรือสายตะวันตก ใช้แม่น้ำสายหลัก คือ แม่น้ำสุพรรณและแม่น้ำแม่กลอง

แผนภาพที่ 3-30 เส้นทางเดินเรือภายในประเทศ



ที่มา : กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี

3.3.2 เส้นทางเดินเรือชายฝั่ง เส้นทางเดินเรือชายฝั่งของประเทศไทยส่วนใหญ่จะเป็นเส้นทางระหว่าง กรุงเทพมหานครกับชายฝั่งต่าง ๆ ของจังหวัดทางภาคใต้ ได้แก่ ท่าเรือท่าทอง จังหวัดสุราษฎร์ธานี ท่าเรือกระบี่จังหวัดกระบี่ ท่าเรือกันตัง จังหวัดตรัง ท่าเรือปัตตานี จังหวัดปัตตานี ซึ่งเป็นท่าเรือที่รัฐสร้างขึ้น

3.3.3 เส้นทางเดินเรือระหว่างประเทศ เส้นทางเดินเรือระหว่างประเทศของประเทศไทย ได้แก่ ท่าเรือพาณิชย์ เช่น ท่าเรือกรุงเทพ ท่าเรือสัตหีบ ท่าเรือแหลมฉบัง ท่าเรือมาบตาพุด ท่าเรือน้ำลึกภูเก็ต ท่าเรือท่าลึกลับสงขลาและยังมีท่าเรือที่เอกชนสร้างขึ้นอีกเป็นจำนวนมาก

### 3.4 ท่าเรือที่สำคัญของประเทศไทย

3.4.1 ท่าเรือกรุงเทพ เป็นท่าเรือระหว่างประเทศแห่งแรก และเป็นท่าเรือหลักของไทยมายาวนาน พื้นที่ที่เป็นกรรมสิทธิ์ของการท่าเรือแห่งประเทศไทย (กทท.) ณ ท่าเรือกรุงเทพ มีพื้นที่ประมาณ 2,353 ไร่ แบ่งเป็น การใช้พื้นที่ ในเขตรั้วศุลกากร ในกิจการ ท่าเรือประมาณ 860 ไร่ นอกเขตรั้วศุลกากร ในกิจการท่าเรือประมาณ 129 ไร่ พื้นที่สำรองเพื่อการขยายงานในอนาคต 169 ไร่ พื้นที่ให้หน่วยงานราชการขอใช้ประมาณ 217 ไร่ พื้นที่ ให้หน่วยงานของรัฐและเอกชนเช่าประมาณ 596 ไร่ พื้นที่ชุมชนประมาณ 197 ไร่ และทางสัญจรประมาณ 185 ไร่ ท่าเรือเป็นลักษณะท่าเรือแม่น้ำ

จึงไม่สามารถรองรับน้ำหนักบรรทุกได้เกินกว่า 12,000 ตันตัน มีปริมาณสินค้าขาเข้าและขาออกรวมกันประมาณ 21 ล้านตัน แบ่งเป็นขาเข้า 12 ล้านตัน และขาออก 9 ล้านตัน เป็นตู้สินค้าผ่านท่าเรือประมาณ 1.51 ล้าน TEU/ปี

ด้วยข้อจำกัดของพื้นที่บริเวณท่าเรือที่ไม่สามารถขยายพื้นที่ออกไปได้ เพราะตั้งอยู่ในใจกลางกรุงเทพมหานคร ทำให้รัฐบาลส่งเสริมและพัฒนาขยายท่าเรือแห่งใหม่ เช่น ท่าเรือแหลมฉบัง แต่อย่างไรก็ตามท่าเรือกรุงเทพก็ยังคงเป็นหนึ่งในท่าเรือหลักของไทยมาโดยตลอด

### ตารางที่ 3-14 ปริมาณเรือ และปริมาณสินค้าเข้า-ออก ท่าเรือกรุงเทพ (คลองเตย)

| ปี   | เรือเทียบท่า<br>(เที่ยว) | สินค้าขาเข้า (ล้านตัน) |           |       | สินค้าขาออก (ล้านตัน) |           |       | ตู้สินค้า (ล้านที่อียู) |                    |      |
|------|--------------------------|------------------------|-----------|-------|-----------------------|-----------|-------|-------------------------|--------------------|------|
|      |                          | สินค้า<br>ทั่วไป       | สินค้าตู้ | รวม   | สินค้า<br>ทั่วไป      | สินค้าตู้ | รวม   | ตู้สินค้า<br>ขาเข้า     | ตู้สินค้า<br>ขาออก | รวม  |
| 2559 | 3,096                    | 2.01                   | 9.98      | 12.00 | 0.06                  | 9.04      | 9.10  | 0.88                    | 0.62               | 1.51 |
| 2558 | 3,276                    | 2.02                   | 10.07     | 12.09 | 0.07                  | 9.69      | 9.76  | 0.90                    | 0.66               | 1.56 |
| 2557 | 3,193                    | 1.84                   | 9.46      | 11.29 | 0.12                  | 10.01     | 10.13 | 0.85                    | 0.67               | 1.52 |
| 2556 | 3,353                    | 2.20                   | 9.82      | 12.03 | 0.07                  | 9.11      | 9.18  | 0.86                    | 0.63               | 1.50 |
| 2555 | 3,123                    | 2.14                   | 8.27      | 10.41 | 0.07                  | 7.44      | 7.51  | 0.75                    | 0.53               | 1.27 |
| 2554 | 2,991                    | 2.08                   | 8.77      | 10.85 | 0.19                  | 7.64      | 7.83  | 0.81                    | 0.64               | 1.45 |
| 2553 | 2,681                    | 1.83                   | 8.15      | 9.98  | 0.24                  | 7.77      | 8.01  | 0.77                    | 0.68               | 1.45 |
| 2552 | 2,541                    | 2.08                   | 5.77      | 7.85  | 0.36                  | 7.36      | 7.72  | 0.67                    | 0.64               | 1.31 |
| 2551 | 2,795                    | 2.00                   | 7.60      | 9.60  | 0.18                  | 7.99      | 8.17  | 0.76                    | 0.70               | 1.46 |

ที่มา : การท่าเรือแห่งประเทศไทย

3.4.2 ท่าเรือแหลมฉบัง<sup>11</sup> เป็นท่าเรือขนาดใหญ่ที่สุดในประเทศไทย และใหญ่เป็นลำดับที่ 16 ของโลกและเป็นท่าเรือนำดีหลักด้านชายฝั่งทะเลตะวันออกที่ใช้ในการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ สามารถรองรับเรือขนาดใหญ่ ที่ตั้งอยู่ในจังหวัดชลบุรี มีพื้นที่ขนาด 6,340 ไร่ สามารถรองรับเรือขนาดใหญ่พิเศษ (Super Post Panamax) ได้ โดยการท่าเรือฯ ทำหน้าที่เป็นองค์กรบริหารท่าเรือโดยรวม ส่วนงานด้านปฏิบัติการเป็นของเอกชนที่เช่าประกอบการหรือที่เรียกว่า Landlord Port โดยเป็นท่าเทียบเรือที่มีอัตราการเติบโตของการให้บริการขนถ่ายสินค้าสูงสุดแห่งหนึ่งของโลก จากการจัดอันดับท่าเทียบเรือที่เป็น World Top Container Port โดยนิตยสารชั้นนำของ

<sup>11</sup>“จังหวัดชลบุรี”. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก : <http://www.chonburi.go.th>, 2560.

โลก เช่น Loyld List ด้วยลักษณะที่ตั้งของประเทศไทย ที่มีอาณาเขตติดต่อกับประเทศเพื่อนบ้านหลายประเทศ ได้แก่ พม่า ลาว กัมพูชา และมาเลเซีย และยังสามารถติดต่อทำการค้าผ่านแดนกับประเทศใกล้เคียง ได้แก่ จีนตอนใต้ และ เวียดนาม เป็นต้น โดยมีลักษณะเป็น หน้าด่านของภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ทำให้ ท่าเรือแหลมฉบัง มีข้อได้เปรียบในลักษณะที่เป็นท่าเรือที่มีดินแดนหลังท่า (Hinterland) ที่มีขนาดกว้างใหญ่ จึงทำให้มีศักยภาพสูงในการพัฒนา ท่าเรือแหลมฉบัง ให้เป็น Gateway Port โดยพยายามดึงประเทศเพื่อนบ้านเหล่านี้มาเป็น Hinterland ของ ท่าเรือแหลมฉบัง

### ตารางที่ 3-15 ปริมาณเรือ และปริมาณสินค้าเข้า-ออก ท่าเรือแหลมฉบัง

| ปี   | เรือเทียบท่า<br>(เที่ยว) | สินค้าขาเข้า (ล้านตัน) |           |       | สินค้าขาออก (ล้านตัน) |           |       | ตู้สินค้า (ล้านที่) |                    |      |
|------|--------------------------|------------------------|-----------|-------|-----------------------|-----------|-------|---------------------|--------------------|------|
|      |                          | สินค้า<br>ทั่วไป       | สินค้าตู้ | รวม   | สินค้า<br>ทั่วไป      | สินค้าตู้ | รวม   | ตู้สินค้า<br>ขาเข้า | ตู้สินค้า<br>ขาออก | รวม  |
| 2559 | 11,186                   | 0.67                   | 28.36     | 29.03 | 3.69                  | 43.97     | 47.65 | 3.43                | 3.57               | 7.00 |
| 2558 | 11,023                   | 0.79                   | 26.68     | 27.47 | 3.45                  | 41.68     | 45.13 | 3.30                | 3.41               | 6.71 |
| 2557 | 6,598                    | 0.99                   | 25.92     | 26.91 | 3.25                  | 41.21     | 44.46 | 3.11                | 3.30               | 6.41 |
| 2556 | 7,621                    | 0.84                   | 25.17     | 26.01 | 3.44                  | 36.59     | 40.02 | 2.86                | 3.07               | 5.93 |
| 2555 | 8,557                    | 0.92                   | 24.69     | 25.62 | 3.34                  | 35.68     | 39.01 | 2.80                | 2.98               | 5.78 |
| 2554 | 8,562                    | 0.55                   | 21.79     | 22.34 | 2.84                  | 35.21     | 38.05 | 2.76                | 2.88               | 5.64 |
| 2553 | 7,439                    | 0.35                   | 19.07     | 19.42 | 2.40                  | 31.17     | 33.57 | 2.42                | 2.62               | 5.05 |
| 2552 | 6,288                    | 0.37                   | 15.42     | 15.79 | 1.79                  | 29.39     | 31.18 | 2.31                | 2.31               | 4.62 |
| 2551 | 7,012                    | 0.47                   | 19.68     | 20.15 | 2.26                  | 21.94     | 24.20 | 2.57                | 2.65               | 5.22 |

ที่มา : การท่าเรือแห่งประเทศไทย

นอกจากนี้ ท่าเรือแหลมฉบัง มีความพร้อมในด้านโครงสร้างพื้นฐาน และสิ่งอำนวยความสะดวกที่ทันสมัย เป็นไปตามมาตรฐานสากล สามารถรับเรือสินค้าขนาดใหญ่ที่สุด (Post Panamax) ได้ รวมทั้งมีพื้นที่สนับสนุน (Supporting Areas) สำหรับประกอบการท่าเทียบเรือ และกิจการต่อเนื่องอย่างเพียงพอ ตลอดจนมีระบบโครงข่ายการคมนาคมขนส่งทางถนน รถไฟ และทางน้ำ เข้า-ออก เชื่อมโยงกับภาคต่างๆ ของประเทศ และกับประเทศเพื่อนบ้านได้ดีพอสมควร. และยังมีพื้นที่ว่างเพียงพอที่จะใช้สำหรับพัฒนาในธุรกิจเกี่ยวเนื่องอื่นๆ เช่น สถานีจ่อรถบรรทุก (Truck Terminal) ศูนย์กระจายสินค้า และ Free Trade Area เป็นต้น รวมทั้งมีสิ่งอำนวยความสะดวกเสริมอื่นๆ เช่น คลังสินค้าอันตราย ศูนย์ฝึกป้องกันความเสียหายจากอัคคีภัย ที่ได้มาตรฐานสากล ซึ่งพร้อมที่จะรองรับการพัฒนาการให้บริการแบบครบวงจร

จากตัวเลขสถิติของท่าเรือแหลมฉบัง ในปี 2559 ไร่ปริมาณ สินค้าผ่าน ท่าเรือรวมประมาณ 77 ล้านตัน แบ่งเป็นสินค้าขาเข้า 29 ล้านตัน และสินค้าขาออก 48 ล้านตัน ในจำนวนนี้เป็นสินค้าผู้ขาเข้าจำนวน 3.4 ล้านที่อยู่ที่ และสินค้าผู้ขาออก 3.6 ล้านที่อยู่ที่ ซึ่งปริมาณสินค้าดังกล่าวเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องและเมื่อเทียบกับปี 2551 แล้วถือว่าจำนวนสินค้ารวมทั้งขาเข้าและขาออกเติบโตถึงร้อยละ 73

3.4.3 ท่าเรือน้ำลึกสงขลา ตั้งอยู่ในจังหวัดสงขลา ห่างจากชายแดนไทย-มาเลเซียประมาณ 100 กิโลเมตร เป็นท่าเรือหลักในภาคใต้ด้านชายฝั่งอ่าวไทย มีวัตถุประสงค์เพื่อขนส่งสินค้าออกจากภาคใต้ไปยังต่างประเทศ และนำเข้าสินค้าจากต่างประเทศ โดยสินค้าหลักได้แก่ ยางพารา มีพื้นที่ 72 ไร่ และมีความลึกร่องน้ำประมาณ 9 เมตร จากระดับน้ำทะเล มีถนนตัดผ่านเข้าท่าเรือ ขนาดจำกัด ของเรือที่สามารถเข้าเทียบได้ยาวไม่เกิน 173 เมตร ขนาดไม่เกิน 12,000 เดทเวทตัน และกินน้ำลึกไม่เกิน 7 เมตร มีท่าเทียบเรือ 3 ท่า

ท่าเรือสงขลามีปริมาณสินค้าผ่านท่าเรือจำนวน 1.9 ล้านตันในปี 2559 เป็นสินค้าส่งออกจำนวน 1.3 ล้านตัน และเป็นสินค้านำเข้าจำนวน 6 ล้านตัน โดยสินค้าส่งออกที่สำคัญได้แก่ สินค้ายาง ลาเท็กซ์ สินค้ากระป๋อง ท่าเรือสงขลาตั้งอยู่ในเขตชุมชนเมือง บริเวณหลังท่า เป็นโบราณสถาน ดังนั้นจึงทำให้ไม่สามารถขยายได้

#### ตารางที่ 3-16 ปริมาณเรือ และปริมาณสินค้าเข้า-ออก ท่าเรือน้ำลึกสงขลา

|            | 2551      | 2552      | 2553      | 2554      | 2555      | 2556      | 2557      | 2558      | 2559      |
|------------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| สินค้าเข้า | 442,692   | 436,089   | 482,745   | 556,691   | 757,593   | 717,910   | 918,088   | 673,018   | 596,284   |
| สินค้าออก  | 1,373,229 | 1,386,094 | 924,216   | 889,234   | 994,106   | 1,081,695 | 1,101,061 | 1,123,453 | 1,264,218 |
| รวม        | 1,815,921 | 1,822,183 | 1,406,961 | 1,445,925 | 1,751,699 | 1,799,605 | 2,019,149 | 1,796,471 | 1,860,502 |

ที่มา : กรมเจ้าท่า

การก่อสร้างท่าเรือสงขลาแห่งที่ 2 ซึ่งมีแผนที่จะก่อสร้างในบริเวณอำเภอ ฉะนะ เพื่อรองรับการส่งออก นำเข้าสินค้าของทางภาคใต้ยังไม่สามารถดำเนินการได้ เนื่องจากมีการต่อต้านจากชุมชน และยังหาข้อตกลงไม่ได้ เช่นเดียวกับโครงการอื่นๆ เช่น โครงการท่าเรือปากบารา จังหวัดสตูล

3.4.4 ท่าเรือเชียงแสน เป็นท่าเรือที่ตั้งอยู่ริมแม่น้ำโขงจังหวัดเชียงรายเพื่อรองรับการเชื่อมโยงไทยกับประเทศจีนตอนใต้ ซึ่งจะช่วยกระจายสินค้าไปยังมณฑลยูนนานได้สะดวกรวดเร็วขึ้น ท่าเรือสามารถรับเรือได้ขนาด 200-300 ตันกรอส โดยทั่วไปแล้วใช้ขนส่งสินค้าทั่วไป สินค้าเกษตร จำพวกผักผลไม้ เป็นท่าเรือที่สำคัญระหว่างประเทศไทยและประเทศ สปป.ลาว



ลักษณะการก่อสร้างท่าเรือเชียงแสน เป็นท่าเรือทุ่นลอยในแม่น้ำโขง ซึ่งจะปรับระดับขึ้นลงตามน้ำขึ้นหรือลง ซึ่งจะมีความสูงแตกต่างกันถึง 12 เมตร จากหน้าแล้วถึงหน้าน้ำหลาก สิ่งอำนวยความสะดวกยังไม่พร้อม โดยเฉพาะเรื่องความลาดชันของถนนที่จะขึ้นไปสะพานนูน

3.4.5 ท่าเรือเชียงของ เป็นท่าเรือที่ตั้งอยู่ริมแม่น้ำโขง อีกแห่งหนึ่ง นอกเหนือจากท่าเรือเชียงแสน สามารถรองรับเรือได้ขนาด 100 ตันกรอส พร้อมกัน 3 ลำ แต่มีเฉพาะเรือสินค้าจาก สปป.ลาว เท่านั้นที่มาใช้บริการ เนื่องจากลำน้ำแห่งนี้มีความตื้นเขิน มีโขดหินยังไม่ได้รับการพัฒนา ทำให้เรือสินค้าจากประเทศจีนที่มีขนาดใหญ่ ไม่สามารถขนสินค้าจากท่าเรือเชียงแสนมายังท่าเรือนี้ได้ สินค้าที่นำเข้ามาจากลาวได้แก่ลูกตาว ลูกเคียว ส่วนสินค้าที่ส่งออกจากไทย ได้แก่ สินค้าอุปโภคบริโภค และวัสดุก่อสร้าง

ท่าเรือหลักของไทยหรือท่าเรือแหลมฉบัง ไม่ได้อยู่บนเส้นทางเดินเรือหลักของโลก (ดูแผนภาพที่ 3-31) เพราะไม่ได้อยู่บนปลายสุดของคาบสมุทรมาลายู ดังนั้นเรือที่จะเดินทางจากยุโรป ตะวันออกกลาง ไปจนถึง ไต้หวัน ญี่ปุ่น เกาหลี หรือชายฝั่งตะวันตกของสหรัฐจะไม่ผ่านมาท่าเรือของไทย อีกทั้งยังเป็นเพียงท่าเรือ ที่เรือวิ่งเข้ามาเพื่อรับสินค้าแล้วไปเปลี่ยนถ่ายที่ท่าเรือสิงคโปร์ซึ่งอยู่บนเส้นทางการค้าหลัก (ต้องใช้เวลา 2-3 วันในการเดินทาง) อีกทอดหนึ่ง เป็นการเพิ่มภาระต้นทุนการขนส่งสินค้า ปริมาณสินค้าผ่านท่าของไทยยังน้อยเมื่อเปรียบเทียบกับท่าเรือของประเทศอื่นในภูมิภาค จึงส่งผลโดยตรงต่อการเป็นศูนย์กลางการขนส่งสินค้า

### ตารางที่ 3-17 เปรียบเทียบท่าเรือสำคัญในอาเซียน

Unit : TEU

|           | แหลมฉบัง  | สิงคโปร์  | มาเลเซีย        | เวียดนาม |
|-----------|-----------|-----------|-----------------|----------|
| ลำดับที่* | 22        | 2         | 13, 19          | 24       |
| ความจุ    | 10.8 ล้าน | 40 ล้าน   | 11.6, 12.5 ล้าน | 6 ล้าน   |
| จริง      | 6.6 ล้าน  | 33.9 ล้าน | 10.9, 8.6 ล้าน  | 6.4 ล้าน |

ที่มา: การท่าเรือแห่งประเทศไทย, 2559

\* ลำดับของท่าเรือที่มีสินค้าผ่านเข้าออกมากที่สุด

### 3.5 ข้อดีของการขนส่งทางน้ำของไทย

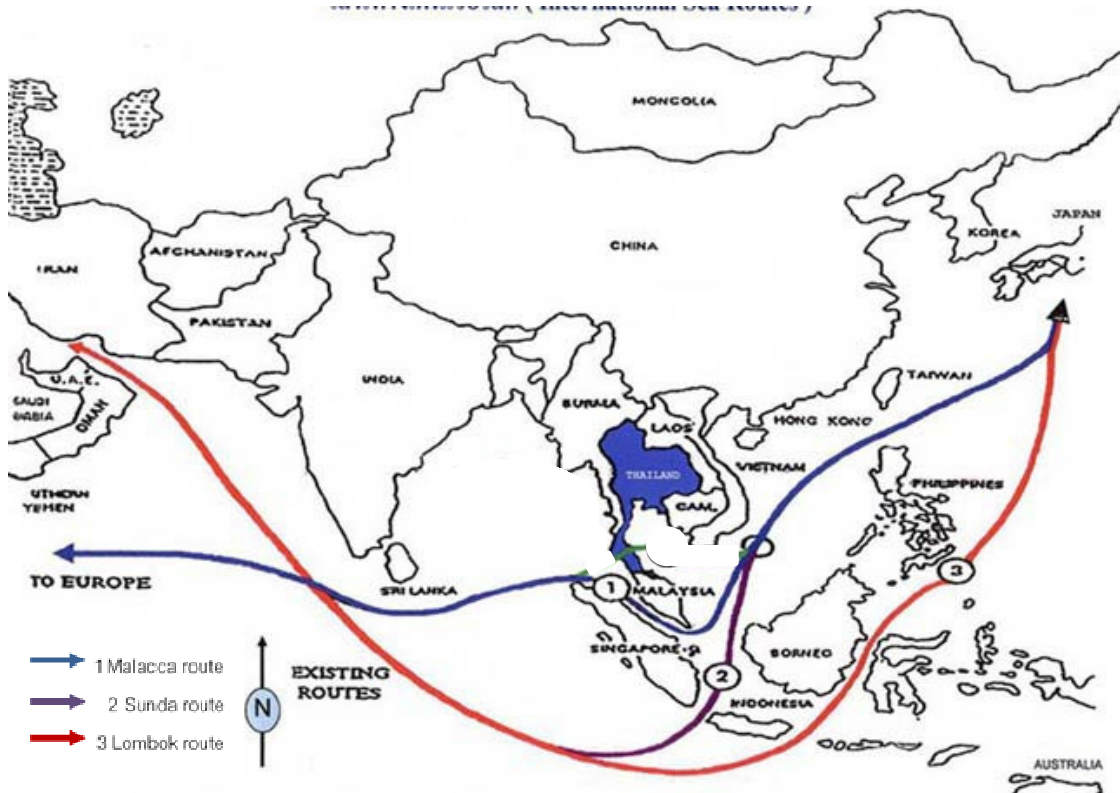
3.5.1 ประหยัดค่าใช้จ่ายในการขนส่ง อัตราค่าขนส่งทางน้ำถูกกว่าอัตราค่าขนส่งประเภทอื่น ๆ

3.5.2 สามารถขนส่งสินค้าได้คราวละจำนวนมาก

3.5.3 การขนส่งทางน้ำ โดยเฉพาะการขนส่งทางทะเลมีระบบการประกันภัยที่จะได้รับการชดใช้เมื่อ เรือหรือสินค้าได้รับความเสียหาย เมื่อมีภัยเกิดขึ้น ทำให้เกิดความมั่นใจในความเสี่ยงทางการขนส่ง

3.5.4 การขนส่งทางน้ำมีความปลอดภัยกว่าการขนส่งทางถนน

### แผนภาพที่ 3-31 เส้นทางเดินเรือโลก



ที่มา : MEEKHAO.com, 2560

### 3.6 ข้อเสียของการขนส่งทางน้ำของไทย

3.6.1 การขนส่งทางน้ำ มีความล่าช้ามากกว่าการขนส่งประเภทอื่น ทำให้ไม่เหมาะสมกับสินค้าประเภทเสียหายได้ง่าย

3.6.2 การขนส่งทางน้ำ บางฤดูกาลไม่สะดวกในการขนส่ง เช่น ในฤดูแล้ง แม่น้ำลำคลองบางสายน้ำจะลดลงทำให้ต้นทุนเรือไม่สามารถเดินทางผ่านไปได้ หรือในฤดูฝนคลื่นลมแรงเรือไม่สามารถออกเดินทางได้

3.6.3 การขนส่งทางน้ำ ไม่สามารถให้บริการถึงมือผู้รับได้โดยตรง เนื่องจากเส้นทางเดินเรือ คือแม่น้ำลำคลองมีความจำกัดของเส้นทาง ลำคลองมีความจำกัดของเส้นทาง

#### 4. โครงสร้างพื้นฐานการขนส่งทางอากาศ

เนื่องจากเวลาเป็นอุปสรรคสำคัญในการขนส่งสินค้าทั้งทางเรือและทางถนน สำหรับสินค้าบางประเภทแล้วเวลาที่ใช้ในการขนส่งจำเป็นต้องใช้ให้คุ้มค่าและเกิดประโยชน์สูงสุด การขนส่งสินค้าทางอากาศมีบทบาทสำคัญในการขนส่งสินค้าที่ต้องการแข่งกับเวลาและลดความเสียหายที่มีสาเหตุจากการขนส่งน้อยที่สุด ด้วยลักษณะเฉพาะตัวที่มีความเร็วสูงเมื่อเทียบกับรูปแบบการขนส่งทุกประเภทสามารถทำระยะทางได้ไกลกว่าการขนส่งทางถนน ความจุของยานพาหนะในการขนส่งสินค้ามากกว่าการขนส่งสินค้าทางบกแต่น้อยกว่าการขนส่งทางทะเลและทางรถไฟ สามารถขนส่งสินค้าได้หลากหลายประเภท ทั้งนี้ขึ้นกับลักษณะของภาชนะที่ใช้บรรจุเป็นหลัก ข้อเสียที่เห็นได้ชัดเจน คือ มีค่าใช้จ่ายต่อหน่วยสูงมาก ความต้องการโครงสร้างพื้นฐานจำนวนมากเพื่อรองรับรูปแบบการขนส่งสินค้าทางอากาศทั้งระบบ และยังคงต้องอาศัยระบบขนส่งสินค้าทางถนนช่วยเพิ่มความสามารถในการเข้าถึงพื้นที่ต่าง ๆ ทั้งนี้การขนส่งทางอากาศสามารถเชื่อมต่อการขนส่งรูปแบบอื่น ๆ ได้ที่ทำอากาศยานเท่านั้น นอกจากนี้การขนส่งทางอากาศใช้ระยะเวลาในการรวบรวม และกระจายสินค้าเพื่อเตรียมการขนส่งในบริเวณคลังสินค้าทางอากาศโดยเฉพาะไม่สามารถใช้คลังสินค้าร่วมกับการขนส่งรูปแบบอื่นได้ เหตุผลส่วนหนึ่งมาจากความมั่นคงของประเทศและรูปแบบของภาชนะที่ใช้ในการขนส่งที่มีลักษณะเฉพาะตัว (สำนักงานส่งเสริมวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม, 2557 : 1)

ปัจจัยสำคัญที่ขับเคลื่อนให้การขนส่งทางอากาศเติบโตขึ้น นอกจากจะอยู่ที่แนวโน้มการเติบโตทางเศรษฐกิจและการค้าโลกแล้ว ยังอยู่ที่ทิศทางการแข่งขันทางการค้าในโลกยุคใหม่ที่ไม่อาจมุ่งเพียงความได้เปรียบด้านคุณภาพและราคา เนื่องจากความรวดเร็วและความยืดหยุ่นในการส่งมอบสินค้าและบริการกำลังกลายเป็นข้อได้เปรียบหลักของการแข่งขันในอนาคต ซึ่งจะทำให้สนามบินและเทคโนโลยีโลจิสติกส์สมัยใหม่ทวีบทบาทความสำคัญในการสนับสนุนการเปลี่ยนแปลงดังกล่าว

##### 4.1 การขนส่งทางอากาศ มุ่งองค์ประกอบ

4.1.1 ผู้ประกอบ ผู้ประกอบการขนส่งทางอากาศ คือ บริษัทการบิน (Airlines) ให้บริการขนส่งทั้งผู้โดยสาร และสินค้า ทั้งภายในประเทศและระหว่างประเทศ แบ่งเป็น

4.1.2 บริษัทการบินให้บริการประจำตามกำหนดเวลา มีหน้าที่ให้บริการตามตารางการบินและเส้นทางการบินที่กำหนดแน่นอน ได้แก่ บริษัท การบินไทย จำกัด

4.1.3 บริษัทการบินให้บริการไม่ประจำ มีหน้าที่ให้บริการตามความต้องการของผู้ใช้บริการ ซึ่งมีทั้งเครื่องบินขนาดเล็ก เครื่องบินขนาดใหญ่

4.2 ยานพาหนะและเส้นทางบิน ยานพาหนะ ที่ใช้สำหรับการขนส่งทางอากาศ คือ เครื่องบิน แบ่งได้ 3 ประเภท คือ

4.2.1 เครื่องบินโดยสารที่ให้บริการขนส่งผู้โดยสารได้แก่ เครื่องบินแบบโบอิง 747 โบอิง 737 และเครื่องบินแอร์บัส เป็นต้น

4.2.2 เครื่องบินบรรทุกสินค้าที่ให้บริการขนส่งเฉพาะสินค้า มีลักษณะเฉพาะคือบนเครื่องบินไม่มีหน้าต่าง ไม่มีที่นั่ง ได้แก่เครื่องบินแบบโบอิง 747 - เอฟ เป็นต้น

4.2.3 เครื่องแบบผสม ให้บริการขนส่งทั้งผู้โดยสารและสินค้าภายในเครื่องบินลำเดียวกันเส้นทางบินหมายถึง เส้นทางบินที่กำหนดจากท่าอากาศยานหนึ่งไปยังอีกท่าอากาศยานหนึ่งเพื่อให้เครื่องบินเดินทางด้วยความรวดเร็ว และปลอดภัยภายใต้การควบคุมโดยมีเครื่องอำนวยความสะดวกให้แก่ศูนย์บังคับเส้นทางบิน เรดาร์ควบคุมทางขึ้นลงของเครื่องบิน สถานีส่งสัญญาณวิทยุ

4.3 หน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางอากาศ มีดังนี้

4.3.1 กรมการบินพาณิชย์ ทำหน้าที่บริหารและควบคุมการบินพลเรือน ทั้งภายในและระหว่างประเทศตามพระราชบัญญัติการเดินอากาศ และทำหน้าที่พัฒนาการขนส่งทางอากาศให้มีประสิทธิภาพเพื่อการพาณิชย์

4.3.2 กรมอุตุนิยมวิทยา ทำหน้าที่ตรวจสอบทิศทาง สภาพอากาศ ความกดของอากาศเพื่อความปลอดภัยในการขนส่งทางอากาศ

4.3.3 การท่าอากาศยานแห่งประเทศไทย ทำหน้าที่รับผิดชอบการออกแบบสร้างและปรับปรุงท่าอากาศยาน

4.3.4 บริษัทวิทยุการบินแห่งประเทศไทย ทำหน้าที่ให้บริการด้านการสื่อสารการบิน และให้บริการด้านการจราจรทางอากาศ

4.3.5 บริษัท การบินไทย จำกัด ทำหน้าที่ให้บริการขนส่งผู้โดยสารและตู้สินค้าทั้งภายในประเทศและระหว่างประเทศ พร้อมทั้งให้บริการเกี่ยวกับภัตตาคาร โรงแรม ร้านค้าปลอดภาษี ณ ท่าอากาศยานกรุงเทพมหานคร

4.4 ท่าอากาศยาน หมายถึง สถานีขนส่งทางอากาศ ได้แก่ ท่าอากาศยานสำหรับทหารท่าอากาศยานเพื่อการพาณิชย์ ท่าอากาศยานสำหรับการบินโดยทั่วไปมีหน้าที่ให้บริการแก่เครื่องบินเกี่ยวกับการจราจรทางอากาศ ท่าอากาศยานในประเทศไทย มีดังนี้

### ตารางที่ 3-18 รายชื่อท่าอากาศยานหลักของไทย

| จังหวัด       | สถานที่ตั้ง         | ชื่อ                           | ดำเนินงาน โดย                                       |
|---------------|---------------------|--------------------------------|---|
| สมุทรปราการ   | อำเภอบางพลี         | ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ          | บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)                 |
| กรุงเทพมหานคร | เขตดอนเมือง         | ท่าอากาศยานดอนเมือง            | บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน),<br>กองทัพอากาศ |
| เชียงใหม่     | อำเภอเมืองเชียงใหม่ | ท่าอากาศยานเชียงใหม่           | บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน),<br>กองทัพอากาศ |
| เชียงราย      | อำเภอเมืองเชียงราย  | ท่าอากาศยานแม่ฟ้าหลวง เชียงราย | บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)                 |
| ภูเก็ต        | อำเภอถลาง           | ท่าอากาศยานภูเก็ต              | บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)                 |
| สงขลา         | อำเภอคลองหอยโข่ง    | ท่าอากาศยานหาดใหญ่             | บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)                 |

ที่มา : กรมท่าอากาศยาน และบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) , 2560

### ตารางที่ 3-19 รายชื่อท่าอากาศยานรองของไทย

| จังหวัด         | สถานที่ตั้ง             | ชื่อ                        | ดำเนินงาน โดย                      |
|-----------------|-------------------------|-----------------------------|------------------------------------|
| กระบี่          | อำเภอเหนือคลอง          | ท่าอากาศยานนานาชาติกระบี่   | กรมท่าอากาศยาน                     |
| ขอนแก่น         | อำเภอเมืองขอนแก่น       | ท่าอากาศยานขอนแก่น          | กรมท่าอากาศยาน                     |
| ชุมพร           | อำเภอปะทิว              | ท่าอากาศยานชุมพร            | กรมท่าอากาศยาน                     |
| ตาก             | อำเภอแม่สอด             | ท่าอากาศยานแม่สอด           | กรมท่าอากาศยาน                     |
| ตรัง            | อำเภอเมืองตรัง          | ท่าอากาศยานตรัง             | กรมท่าอากาศยาน                     |
| ตราด            | อำเภอเขาสมิง            | ท่าอากาศยานตราด             | บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) |
| นครพนม          | อำเภอเมืองนครพนม        | ท่าอากาศยานนครพนม           | กรมท่าอากาศยาน                     |
| นครศรีธรรมราช   | อำเภอเมืองนครศรีธรรมราช | ท่าอากาศยานนครศรีธรรมราช    | กรมท่าอากาศยาน                     |
| นราธิวาส        | อำเภอเมืองนราธิวาส      | ท่าอากาศยานนราธิวาส         | กรมท่าอากาศยาน                     |
| น่าน            | อำเภอเมืองน่าน          | ท่าอากาศยานน่านนคร          | กรมท่าอากาศยาน, กองทัพอากาศ        |
| บุรีรัมย์       | อำเภอสตึก               | ท่าอากาศยานบุรีรัมย์        | กรมท่าอากาศยาน                     |
| ประจวบคีรีขันธ์ | อำเภอหัวหิน             | ท่าอากาศยานหัวหิน           | กรมท่าอากาศยาน                     |
| พิษณุโลก        | อำเภอเมืองพิษณุโลก      | ท่าอากาศยานพิษณุโลก         | กรมท่าอากาศยาน                     |
| แพร่            | อำเภอเมืองแพร่          | ท่าอากาศยานแพร่             | กรมท่าอากาศยาน                     |
| แม่ฮ่องสอน      | อำเภอป่าเย็บ            | ท่าอากาศยานป่าเย็บ          | กรมท่าอากาศยาน                     |
| แม่ฮ่องสอน      | อำเภอเมืองแม่ฮ่องสอน    | ท่าอากาศยานแม่ฮ่องสอน       | กรมท่าอากาศยาน                     |
| ร้อยเอ็ด        | อำเภอธวัชบุรี           | ท่าอากาศยานร้อยเอ็ด         | กรมท่าอากาศยาน                     |
| ระยอง           | อำเภอบ้านฉาง            | ท่าอากาศยานนานาชาติอู่ตะเภา | กองทัพเรือ                         |
| ระนอง           | อำเภอเมืองระนอง         | ท่าอากาศยานระนอง            | กรมท่าอากาศยาน                     |
| เลย             | อำเภอเมืองเลย           | ท่าอากาศยานเลย              | กรมท่าอากาศยาน                     |
| ลำปาง           | อำเภอเมืองลำปาง         | ท่าอากาศยานลำปาง            | กรมท่าอากาศยาน                     |

ที่มา : กรมท่าอากาศยาน และบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) , 2560

### ตารางที่ 3-19 รายชื่อท่าอากาศยานรองของไทย (ต่อ)

| จังหวัด      | สถานที่ตั้ง           | ชื่อ                            | ดำเนินงานโดย                       |
|--------------|-----------------------|---------------------------------|------------------------------------|
| สกลนคร       | อำเภอเมืองสกลนคร      | ท่าอากาศยานสกลนคร               | กรมท่าอากาศยาน                     |
| สุราษฎร์ธานี | อำเภอเกาะสมุย         | ท่าอากาศยานสมุย                 | บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) |
| สุราษฎร์ธานี | อำเภอพุนพิน           | ท่าอากาศยานนานาชาติสุราษฎร์ธานี | กรมท่าอากาศยาน                     |
| สุโขทัย      | อำเภอสวรรคโลก         | ท่าอากาศยานสุโขทัย              | บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) |
| อุดรธานี     | อำเภอเมืองอุดรธานี    | ท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานี     | กรมท่าอากาศยาน                     |
| อุบลราชธานี  | อำเภอเมืองอุบลราชธานี | ท่าอากาศยานนานาชาติอุบลราชธานี  | กรมท่าอากาศยาน                     |

ที่มา : กรมท่าอากาศยาน และบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) , 2560

#### 4.5 ข้อดีของการขนส่งทางอากาศ

4.5.1 การขนส่งทางอากาศประหยัดเวลาในการขนส่งมากกว่าการขนส่งทุกประเภทเหมาะสำหรับขนส่งสินค้าที่เสียหายได้ง่าย และราคาแพง เช่น เครื่องแก้ว ดอกไม้สด

4.5.2 การขนส่งทางอากาศ สามารถขนส่งได้ในถิ่นทุรกันดาร ที่การขนส่งประเภทอื่นไม่สามารถเข้าได้

4.5.3 การขนส่งทางอากาศ ทำให้ผู้โดยสารและสินค้าสามารถเดินทางไปได้อย่างกว้างขวางทั้งในประเทศและระหว่างประเทศ

#### 4.6 ข้อจำกัดของการขนส่งทางอากาศ

4.6.1 การขนส่งทางอากาศขึ้นอยู่กับสภาพภูมิอากาศ

4.6.2 อัตราค่าขนส่งทางอากาศ สูงกว่าการขนส่งประเภทอื่น

4.6.3 การขนส่งทางอากาศ มีขีดจำกัดเกี่ยวกับน้ำหนักที่ขนส่ง

4.6.4 การขนส่งทางอากาศ เสียค่าบำรุงรักษายานพาหนะและอุปกรณ์ในการขนส่งสูงเมื่อเกิดอุบัติเหตุจะได้รับความเสียหายสูงมากทั้งชีวิตและทรัพย์สิน

5. โครงการก่อสร้าง โครงสร้างพื้นฐานที่กำลังก่อสร้างและแผนงานในอนาคต ประเทศไทยมีโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งพอสมควรดังที่กล่าวไว้ด้านบนข้อ 1. ถึง ข้อ 4. เนื่องจากการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานโดยภาครัฐอย่างต่อเนื่อง อย่างไรก็ตามก็ยังไม่เพียงพอต่อความต้องการ ดังตัวอย่างที่กล่าวข้างต้น เรื่องอัตราการเติบโตของการก่อสร้างถนน ยังมีอัตราที่ต่ำกว่าการเติบโตของรถยนต์ หรือแม้แต่รางรถไฟซึ่งส่วนใหญ่ยังเป็นรางเดี่ยว ทำให้เสียเวลาในการขนส่งมาก อย่างไรก็ตามรัฐบาลได้มีโครงการก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานอย่างต่อเนื่อง โดยโครงการที่สำคัญๆ มีดังนี้

ตารางที่ 3-20 โครงการก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐาน

| ประเภทโครงการ       | โครงการ  | หน่วยงาน  | ระยะทาง<br>(กม.) | สถานี | วงเงินรวม<br>โครงการ<br>(ล้านบาท) | เริ่ม | เสร็จ |
|---------------------|--|-----------|------------------|-------|-----------------------------------|-------|-------|
| รถไฟทางคู่ 1 ม.     | รถไฟทางคู่สายชุมทางถนนจิระ-ขอนแก่น   | รฟท.      | 185              | 19    | 24,076                            | 2559  | 2562  |
| รถไฟทางคู่ 1 ม.     | รถไฟทางคู่สายประจวบคีรีขันธ์-ชุมพร   | รฟท.      | 167              | 21    | 17,290                            | 2559  | 2563  |
| รถไฟทางคู่ 1 ม.     | รถไฟทางคู่สายภาคตะวันออกเฉียงเหนือ   | รฟท.      | 132              | 20    | 29,853                            | 2559  | 2563  |
| รถไฟทางคู่ 1 ม.     | รถไฟทางคู่สายนครปฐม-หัวหิน   | รฟท.      | 165              | 28    | 20,036                            | 2560  | 2563  |
| รถไฟทางคู่ 1 ม.     | รถไฟทางคู่สายลพบุรี-ปากน้ำโพ   | รฟท.      | 148              | 21    | 24,840                            | 2560  | 2564  |
| รถไฟฟ้า             | รถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงศูนย์วัฒนธรรม - มีนบุรี : 5 สถานี รวมระบบราง   | รฟม.      | 21               | 17    | 110,117                           | 2560  | 2565  |
| รถไฟฟ้า             | รถไฟฟ้าสายสีชมพู ช่วงแคราย - มีนบุรี : 1 สถานี   | รฟม.      | 36               | 30    | 56,691                            | 2560  | 2564  |
| รถไฟฟ้า             | รถไฟฟ้าสายสีเหลือง ช่วงลาดพร้าว - สำโรง : 1 สถานี  | รฟม.      | 30.4             | 23    | 54,644                            | 2560  | 2564  |
| รถไฟฟ้า             | รถไฟชานเมืองสายสีแดงอ่อน ช่วงบางซื่อ-พญาไท-มักกะสัน-หัวหมาก และสีแดงเข้ม บางซื่อ-หัวลำโพง (Missing Link) : 3 สถานี | รฟท.      | 25.5             | 7     | 44,158                            | 2560  | 2564  |
| รถไฟฟ้า             | รถไฟฟ้าสายสีม่วงใต้ ช่วงเตาปูน - ราษฎร์บูรณะ : 1 สถานี   | รฟม.      | 23.6             | 17    | 131,004                           | 2561  | 2565  |
| ท่าเรือ             | โครงการพัฒนาท่าเทียบเรือชายฝั่ง (ท่าเทียบเรือ A) ที่ท่าเรือแหลมฉบัง  | กทท.      | -                | -     | 1,864                             | 2559  | 2561  |
| ท่าเรือ             | โครงการพัฒนาศูนย์การขนส่งผู้โดยสารทางรถไฟที่ท่าเรือแหลมฉบัง (ระยะที่ 1)  | กทท.      | -                | -     | 2,031                             | 2559  | 2561  |
| Mortor Way          | ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายพิทยะ-มาบตาพุด : 14 สถานี  | ทล.       | 32               | -     | 16,700                            | 2559  | 2562  |
| Mortor Way          | ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางปะอิน-นครราชสีมา : 40 สถานี   | ทล.       | 196              | -     | 84,600                            | 2560  | 2563  |
| Mortor Way          | ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี : 25 สถานี   | ทล.       | 96               | -     | 55,620                            | 2560  | 2563  |
| สนามบิน             | สนามบินสุวรรณภูมิ เฟส 2 : 7 สถานี  | กทอ.      | -                | -     | 51,607                            | 2560  | 2565  |
| รถไฟทางคู่ 1.435 ม. | รถไฟทางคู่สายกรุงเทพฯ-เชียงใหม่  | รฟท./สนข. | 669              | 12    | 449,474                           | N/A   | N/A   |
|                     | รถไฟทางคู่สายกรุงเทพฯ-แก่งคอย-นครราชสีมา-หนองคาย (นครราชสีมา-มาบตาพุด)   | รฟท./สนข. | 873              | 10    | 369,149                           | N/A   | N/A   |
|                     | รถไฟทางคู่สายกรุงเทพฯ-หัวหิน   | รฟท.      | 225              | 5     | 94,673                            | N/A   | N/A   |
|                     | รถไฟทางคู่สายกรุงเทพฯ-ระยอง  | รฟท.      | 193              | 5     | 152,528                           | N/A   | N/A   |
| รถไฟทางคู่ 1 ม.     | รถไฟทางคู่สายหัวหิน-ประจวบคีรีขันธ์  | รฟท.      | 90               | 15    | 10,301                            | N/A   | 2560  |
| รถไฟฟ้า             | รถไฟ Airport Rail Link คอนเมือง-บางซื่อ-พญาไท  | รฟท.      | 21.8             | 3     | 31,139                            | N/A   | 2562  |
| รถไฟฟ้า             | รถไฟสายสีแดงเข้มส่วนต่อขยาย รังสิต-ธรรมศาสตร์  | รฟท.      | 8.6              | 3     | 7,597                             | N/A   | 2561  |
| รถไฟฟ้า             | รถไฟสายสีแดงอ่อนช่วงคลังขั้ว-ศาลายา/คลังขั้ว-ศิริราช   | รฟท.      | -                | -     | 19,042                            | 2561  | N/A   |
| รถไฟฟ้า             | รถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงคลังขั้ว-ศูนย์วัฒนธรรม   | รฟม.      | 17.5             | 14    | 123,354                           | N/A   | N/A   |

ที่มา : Business Market Intelligence SCG Cement-Building Materials, 2017

ตารางที่ 3-20 โครงการก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐาน (ต่อ)

| ประเภทโครงการ          | โครงการ   | หน่วยงาน      | ระยะทาง<br>(กม.) | สถานี | วงเงินรวม<br>โครงการ<br>(ล้านบาท) | เริ่ม | เสร็จ |
|------------------------|---|---------------|------------------|-------|-----------------------------------|-------|-------|
| รถไฟทางคู่ 1 ม.        | รถไฟทางคู่สายชุมทางถนนจิระ-ขอนแก่น  | รฟท.          | 185              | 19    | 24,076                            | 2559  | 2562  |
| รถไฟทางคู่ 1 ม.        | รถไฟทางคู่สายประจวบคีรีขันธ์-ชุมพร  | รฟท.          | 167              | 21    | 17,290                            | 2559  | 2563  |
| รถไฟทางคู่ 1 ม.        | รถไฟทางคู่สายภาคเหนือ-ชุมทางถนนจิระ   | รฟท.          | 132              | 20    | 29,853                            | 2559  | 2563  |
| รถไฟทางคู่ 1 ม.        | รถไฟทางคู่สายนครปฐม-หัวหิน  | รฟท.          | 165              | 28    | 20,036                            | 2560  | 2563  |
| รถไฟทางคู่ 1 ม.        | รถไฟทางคู่สายลพบุรี-ปากน้ำโพ  | รฟท.          | 148              | 21    | 24,840                            | 2560  | 2564  |
| รถไฟฟ้า                | รถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงศูนย์วัฒนธรรม - มีนบุรี : 5 สถานี รวมระบบราง  | รฟม.          | 21               | 17    | 110,117                           | 2560  | 2565  |
| รถไฟฟ้า                | รถไฟฟ้าสายสีชมพู ช่วงแคราย - มีนบุรี : 1 สถานี  | รฟม.          | 36               | 30    | 56,691                            | 2560  | 2564  |
| รถไฟฟ้า                | รถไฟฟ้าสายสีเหลือง ช่วงลาดพร้าว - สำโรง : 1 สถานี   | รฟม.          | 30.4             | 23    | 54,644                            | 2560  | 2564  |
| รถไฟฟ้า                | รถไฟชานเมืองสายสีแดงอ่อน ช่วงบางซื่อ-พญาไท-<br>มักกะสัน-หัวหมาก และสีแดงเข้ม บางซื่อ-หัวลำโพง (Missing<br>Link) : 3 สถานี | รฟท.          | 25.5             | 7     | 44,158                            | 2560  | 2564  |
| รถไฟฟ้า                | รถไฟฟ้าสายสีม่วงใต้ ช่วงเตาปูน - ราษฎร์บูรณะ : 1 สถานี  | รฟม.          | 23.6             | 17    | 131,004                           | 2561  | 2565  |
| ท่าเรือ                | โครงการพัฒนาท่าเทียบเรือชายฝั่ง (ท่าเทียบเรือ A) ที่ท่าเรือ<br>แหลมฉบัง   | กทท.          | -                | -     | 1,864                             | 2559  | 2561  |
| ท่าเรือ                | โครงการพัฒนาศูนย์การขนส่งผู้โดยสารทางรถไฟที่ท่าเรือ<br>แหลมฉบัง (ระยะที่ 1)   | กทท.          | -                | -     | 2,031                             | 2559  | 2561  |
| Mortor Way             | ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายพิทยะ-มาบตาพุด : 14 สถานี   | ทล.           | 32               | -     | 16,700                            | 2559  | 2562  |
| Mortor Way             | ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางปะอิน-นครราชสีมา : 40<br>สถานี   | ทล.           | 196              | -     | 84,600                            | 2560  | 2563  |
| Mortor Way             | ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี : 25<br>สถานี   | ทล.           | 96               | -     | 55,620                            | 2560  | 2563  |
| สนามบิน                | สนามบินสุวรรณภูมิ เฟส 2 : 7 สถานี   | กทอ.          | -                | -     | 51,607                            | 2560  | 2565  |
| รถไฟทางคู่ 1.435<br>ม. | รถไฟทางคู่สายกรุงเทพฯ-เชียงใหม่   | รฟท./<br>สนข. | 669              | 12    | 449,474                           | N/A   | N/A   |
|                        | รถไฟทางคู่สายกรุงเทพฯ-แก่งคอย-นครราชสีมา-หนองคาย<br>(นครราชสีมา-มาบตาพุด)   | รฟท./<br>สนข. | 873              | 10    | 369,149                           | N/A   | N/A   |
|                        | รถไฟทางคู่สายกรุงเทพฯ-หัวหิน  | รฟท.          | 225              | 5     | 94,673                            | N/A   | N/A   |
|                        | รถไฟทางคู่สายกรุงเทพฯ-ระยอง   | รฟท.          | 193              | 5     | 152,528                           | N/A   | N/A   |
| รถไฟทางคู่ 1 ม.        | รถไฟทางคู่สายหัวหิน-ประจวบคีรีขันธ์   | รฟท.          | 90               | 15    | 10,301                            | N/A   | 2560  |
| รถไฟฟ้า                | รถไฟ Airport Rail Link คอนเมือง-บางซื่อ-พญาไท   | รฟท.          | 21.8             | 3     | 31,139                            | N/A   | 2562  |
| รถไฟฟ้า                | รถไฟสายสีแดงเข้มส่วนต่อขยาย รังสิต-ธรรมศาสตร์   | รฟท.          | 8.6              | 3     | 7,597                             | N/A   | 2561  |
| รถไฟฟ้า                | รถไฟสายสีแดงอ่อนช่วงคลังขั้ว-ศาลายา/คลังขั้ว-ศิริราช  | รฟท.          | -                | -     | 19,042                            | 2561  | N/A   |
| รถไฟฟ้า                | รถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงคลังขั้ว-ศูนย์วัฒนธรรม  | รฟม.          | 17.5             | 14    | 123,354                           | N/A   | N/A   |

ที่มา : Business Market Intelligence SCG Cement-Building Materials, 2017



ตารางที่ 3-20 โครงการก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐาน (ต่อ)

| ประเภทโครงการ      | โครงการ  | หน่วยงาน  | ระยะทาง<br>(กม.) | สถานี | วงเงินรวม<br>โครงการ<br>(ล้านบาท) | เริ่ม | เสร็จ |
|--------------------|--|-----------|------------------|-------|-----------------------------------|-------|-------|
| รถไฟฟ้า            | รถไฟฟ้าสายสีแดงเข้มส่วนต่อขยาย รังสิต-ธรรมศาสตร์           | รฟท.      | 8.6              | 3     | 7,597                             | 2561  | N/A   |
| รถไฟฟ้า            | รถไฟฟ้าสายสีแดงอ่อนช่วงคลังชั้น-ศาลาया/คลังชั้น-ศิริราช    | รฟท.      | -                | -     | 19,042                            | N/A   | N/A   |
| รถไฟฟ้า            | รถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงคลังชั้น-ศูนย์วัฒนธรรม                 | รฟม.      | 17.5             | 14    | 123,354                           | 2562  | N/A   |
| รถไฟฟ้า            | รถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินส่วนต่อขยาย ช่วงบางแค-พุทธมณฑลสาย 4     | รฟม.      | 8                | 4     | 21,197                            | 2560  | N/A   |
| รถไฟฟ้า            | รถไฟฟ้าสายสีเขียวอ่อนส่วนต่อขยาย ช่วงสมุทรปราการ-บางปู     | รฟม.      | 7                | 4     | 12,146                            | 2561  | N/A   |
| รถไฟฟ้า            | รถไฟฟ้าสายสีเขียวเข้มส่วนต่อขยาย ช่วงคูคต-ลำลูกกา          | รฟม.      | 7                | 4     | 9,803                             | 2561  | N/A   |
| ถนน                | ทางพิเศษสายพระราม 3-ดาวคะนอง-วงแหวนรอบนอก ดต.              | กทพ.      | N/A              | -     | 31,244                            | N/A   | N/A   |
| รถไฟฟ้าทางคู่ 1 ม. | รถไฟฟ้าทางคู่ สายปากน้ำ โท-เด่นชัย                         | รฟท.      | 285              | 44    | 56,066                            | 2561  | N/A   |
| รถไฟฟ้าทางคู่ 1 ม. | รถไฟฟ้าทางคู่ สายสุราษฎร์ธานี-หาดใหญ่                      | รฟท.      | 339              | 65    | 51,823                            | 2561  | N/A   |
| รถไฟฟ้าทางคู่ 1 ม. | รถไฟฟ้าทางคู่ สายชุมทางถนนจิระ-อุบลราชธานี                 | รฟท.      | 309              | 35    | 35,840                            | 2561  | N/A   |
| รถไฟฟ้าทางคู่ 1 ม. | รถไฟฟ้าทางคู่ สายขอนแก่น-หนองคาย                           | รฟท.      | 174              | 17    | 26,065                            | 2561  | N/A   |
| รถไฟฟ้าทางคู่ 1 ม. | รถไฟฟ้าทางคู่ สายชุมพร-สุราษฎร์ธานี                        | รฟท.      | 324              | 22    | 23,385                            | 2561  | N/A   |
| รถไฟฟ้าทางคู่ 1 ม. | รถไฟฟ้าทางคู่ สายหาดใหญ่-ปาดังเบซาร์                       | รฟท./สนข. | 45               | 3     | 7,942                             | 2561  | N/A   |
| รถไฟฟ้าทางคู่ 1 ม. | รถไฟฟ้าทางคู่ สายเด่นชัย-เชียงใหม่-เชียงใหม่               | รฟท.      | 326              | 26    | 76,980                            | 2560  | N/A   |
| รถไฟฟ้าทางคู่ 1 ม. | รถไฟฟ้าทางคู่ สายบ้านไผ่-มุกดาหาร-นครพนม                   | รฟท.      | 355              | 15    | 60,353                            | 2560  | N/A   |
| ถนน                | ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครปฐม-ชะอำ                    | ทล.       | N/A              | -     | 80,600                            | N/A   | N/A   |
| ถนน                | ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายหาดใหญ่-ชายแดนไทย/มาเลเซีย     | ทล.       | N/A              | -     | 30,500                            | N/A   | N/A   |
| ถนน                | ระบบทางด่วนขั้นที่ 3 สายเหนือ ตอน N2 และ E-W Corridor ดอ.  | กทพ.      | -                | -     | 14,382                            | N/A   | N/A   |
| ถนน                | ทางพิเศษสายกระทุ่ม-ป่าดอง จ.ภูเก็ต                         | กทพ.      | N/A              | -     | 10,497                            | N/A   | N/A   |
| ท่าเรือ            | ท่าเรือแหลมฉบัง เฟส 3                                      | กทท.      | -                | -     | 35,100                            | N/A   | N/A   |
| อาคาร              | พัฒนาสถานีขนส่งสินค้าภูมิภาค (ชายแดน 9 จังหวัด)            | ขบ.       | -                | -     | 8,065                             | N/A   | N/A   |
| อาคาร              | พัฒนาสถานีขนส่งสินค้าภูมิภาค (เมืองหลัก 8 จังหวัด)         | ขบ.       | -                | -     | 9,438                             | N/A   | N/A   |
| อาคาร              | ศูนย์การขนส่งชายแดน จ.นครพนม                               | ขบ.       | -                | -     | 1,054                             | 2560  | N/A   |
| ท่าเรือ            | ท่าเรือเฟอร์รี่เชื่อมอ่าวไทยฝั่ง ดอ.และดต.(ระยะสั้น)       | จท.       | -                | -     | -                                 | N/A   | N/A   |
| ท่าอากาศยาน        | พัฒนาท่าอากาศยานในภูมิภาค ระยะแรก (สกลนคร,ยะลา,ตาก,กระบี่) | กรมการบิน | -                | -     | 7,685                             | N/A   | N/A   |
| อาคาร              | ศูนย์เปลี่ยนถ่ายขนส่งสินค้าเชียงของ จ.เชียงราย             | ขบ.       | -                | -     | 2,366                             | 2560  | N/A   |
| อาคาร              | จุดพักรถบรรทุก บูรีรัมย์, อุครธานี, กำแพงเพชร              | ทล.       | -                | -     | 550                               | 2560  | N/A   |
| อาคาร              | ระบบขนส่งมวลชน จ.ภูเก็ต                                    | รฟม.      | -                | -     | 23,499                            | 2560  | N/A   |
| ระบบ               | บริหารจัดการระบบตู้ร่วม                                    | สนข.      | -                | -     | 1,355                             | 2560  | N/A   |
| รถไฟฟ้าทางคู่ 1 ม. | รถไฟฟ้าทางคู่ สายเด่นชัย-เชียงใหม่                         | รฟท.      | 189              | 17    | 59,924                            | 2561  | N/A   |
| ระบบ               | ปรับปรุงระบบลำเลียงกระบี่ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ            | ทอท.      | -                | -     | 3,263                             | 2560  | N/A   |
| รถไฟฟ้า            | จัดซื้อรถไฟฟ้า 200 คัน+ก่อสร้างสถานีประจำรถไฟฟ้า           | ขสมก.     | -                | -     | 2,272                             | N/A   | N/A   |
| ท่าเรือ            | ท่าเรือเฟอร์รี่เชื่อมอ่าวไทยฝั่ง ดอ.และดต.(ระยะยาว)        | จท.       | -                | -     | 982                               | N/A   | N/A   |
| ท่าอากาศยาน        | ศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยาน ณ ท่าอากาศยานอุตะเถา                | บกท.      | -                | -     | -                                 | N/A   | N/A   |
| <b>รวม</b>         |  |           |                  |       | <b>2,788,660</b>                  |       |       |

ที่มา : Business Market Intelligence SCG Cement-Building Materials, 2017



วันที่ 6 ธันวาคม 2548 คณะรัฐมนตรีมีมติให้กรมศุลกากรเป็นหน่วยงานหลักในการดำเนินการจัดตั้งระบบ NSW ของประเทศ ทำหน้าที่เป็นระบบกลางการเชื่อมโยงข้อมูลแบบบูรณาการ ระหว่างหน่วยงานภาครัฐและภาคธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับการนำเข้า ส่งออกและโลจิสติกส์ และให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการนำเข้า-ส่งออกให้ความร่วมมือเพื่อร่วมกันผลักดันให้ NSW จัดตั้งได้สำเร็จตามเป้าหมาย

วันที่ 30 กรกฎาคม 2553 คณะกรรมการ กบส. ได้แต่งตั้งคณะกรรมการการเชื่อมโยงข้อมูลแบบบูรณาการสำหรับการนำเข้าการส่งออกและโลจิสติกส์ เพื่อทำหน้าที่ในการขับเคลื่อนภารกิจให้เกิดการบูรณาการรองรับการเชื่อมโยงข้อมูลสำหรับการนำเข้า ส่งออก การนำเข้าผ่าน และโลจิสติกส์ที่มีประสิทธิภาพ ด้วยการจัดตั้งระบบระบบ NSW ของประเทศให้แล้วเสร็จ และนำไปสู่เป้าหมายการเชื่อมโยงกับระบบ ASW ที่สมบูรณ์ต่อไป

สรุปผลการพัฒนาระบบ NSW ที่สำคัญ ดังนี้

1.1 การเชื่อมโยงข้อมูลระหว่างกรมศุลกากรและผู้ประกอบการที่เกี่ยวข้องกับการผ่านพิธีศุลกากร อาทิ ผู้นำเข้า ผู้ส่งออก ตัวแทนออกของ ตัวแทนผู้รับขนส่งสินค้า บริษัทเรือ สายการบิน และธนาคารต่างๆ ด้วยอิเล็กทรอนิกส์ผ่านระบบ NSW ได้ครบถ้วน 100 % ตั้งแต่เดือนตุลาคม 2554

1.2 การเชื่อมโยงข้อมูลใบอนุญาต ใบรับรอง หรือเอกสารอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับกระบวนการนำเข้า การส่งออก และโลจิสติกส์ผ่านระบบ NSW โดยมีการพัฒนาระบบพร้อมรองรับการเชื่อมโยงข้อมูลผ่านระบบ NSW ครบแล้วทั้ง 36 หน่วยงาน

1.3 การพัฒนาโครงการนำร่อง ASEAN Single Window (ASW) สำหรับการเชื่อมโยงข้อมูลใบรับรองแหล่งกำเนิดสินค้าอาเซียน (ATIGA FORM D) โดยสมาชิกอาเซียนเริ่มแลกเปลี่ยนข้อมูลอย่างเป็นทางการตั้งแต่วันที่ 29 กุมภาพันธ์ 2559 (ระหว่างอินโดนีเซียกับสิงคโปร์) ซึ่งประเทศไทยได้เริ่มดำเนินการแล้วกับ 4 ประเทศ คือ (อินโดนีเซีย มาเลเซีย เวียดนาม และสิงคโปร์)

2. พื้นที่ควบคุมร่วมกัน(Common Control Area : CCA) คือ พื้นที่ปฏิบัติงานร่วมกันของเจ้าหน้าที่ 2 ประเทศที่มีชายแดนร่วมกัน โดยตั้งอยู่บริเวณขาเข้าของแต่ละประเทศ เพื่อให้เจ้าหน้าที่ของทั้งสองประเทศร่วมตรวจสินค้า ยานพาหนะบรรทุกทุกสินค้าและผู้ควบคุมยานพาหนะที่จะนำเข้ามาในประเทศนั้นๆ เพื่อลดขั้นตอนและเวลาของพิธีการนำเข้าสินค้า

2.1 ความเป็นมาของ CCA ในประเทศไทย

ตามที่ประเทศไทยได้เข้าร่วมเป็นภาคี ความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (Greater Mekong Sub-region Cross-Border Transport

Agreement :GMS CBTA หรือ CBTA) ลงนามเมื่อ 26 พฤศจิกายน 2542 โดยที่ความตกลง CBTA จะมีผลในทางปฏิบัติเมื่อประเทศสมาชิกทุกประเทศ ได้ให้สัตยาบันครบภาคผนวกและพิธีสารแนบท้ายความตกลงฯ ครบทั้ง 20 ฉบับ ทั้งนี้ตามภาคผนวกที่ 4 (การอำนวยความสะดวกสำหรับการขนส่งข้ามแดน) กำหนดให้ประเทศภาคีความตกลงฯ ดำเนินพิธีการตรวจแบบเบ็ดเสร็จ ณ จุดเดียว (Single Stop Inspection : SSI) โดยให้เจ้าหน้าที่ CIQ (Customs/Immigration/Quarantine) ประจำจุดผ่านแดนของประเทศภาคีที่มีพรมแดนติดกันปฏิบัติงานร่วมกันในพื้นที่ควบคุมร่วมกัน (Common Control Area : CCA)

ในการประชุมคณะทำงานสาขาคมนาคมขนส่งครั้งที่ 8 เมื่อวันที่ 3-4 สิงหาคม 2547 ที่ประชุมเห็นชอบให้มีการดำเนินการเริ่มใช้ความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (The Initial Implementation of The Cross-Border Transport Agreement : IICBTA) ณ จุดผ่านแดนนำร่องระหว่างประเทศภาคีที่มีดินแดนติดต่อกัน ได้แก่ ไทย-สปป.ลาว, ไทย-กัมพูชา, ไทย-เมียนมาร์, สปป.ลาว-เวียดนาม, กัมพูชา-เวียดนาม และจีน-เวียดนาม รวมทั้งหมด 7 จุด ได้แก่ ลาวบาว(เวียดนาม)-แดนสะหวัน(สปป.ลาว), ปอยเปต(กัมพูชา)-อรัญประเทศ(ไทย), มุกดาหาร(ไทย)-สะหวันนะเขต(สปป.ลาว), บาวเวต(กัมพูชา)-ม็อกไบ(เวียดนาม), แม่สอด(ไทย)-เมียวดี(พม่า), แม่สาย(ไทย)-ท่าขี้เหล็ก(เมียนมาร์) และเหอโล่ว(จีน)-ลาวไค(เวียดนาม)

ประเทศไทย-สปป.ลาว ได้ลงนามในบันทึกความเข้าใจในการเริ่มใช้ความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขงในการขนส่งสินค้าและผู้โดยสาร ณ จุดผ่านแดนมุกดาหาร-สะหวันนะเขต (Memorandum of Understanding on the Initial Implementation of The Cross-Border Transport Agreement at Mukdahan-Savarnakhet Border Checkpoint : MOU on the IICBTA) เมื่อวันที่ 4 กรกฎาคม 2548 โดยจะเริ่ม CCA ที่ด่านมุกดาหาร-สะหวันนะเขต เป็นที่แรกของประเทศไทย

## 2.2 ความคืบหน้า CCA ที่ด่านมุกดาหาร-สะหวันนะเขต

2.2.1 กระทรวงคมนาคมได้จัดทำ พระราชบัญญัติการอำนวยความสะดวกในการขนส่งข้ามพรมแดน พ.ศ. 2556 ซึ่งกำหนดให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม โดยความเห็นชอบของคณะรัฐมนตรี (กรม.) มีอำนาจในการกำหนดพื้นที่ในเขตศุลกากร สถานี ท่าเรือ หรือพื้นที่หนึ่งพื้นที่ใด ที่เหมาะสม สำหรับการดำเนินพิธีการเป็นพื้นที่ควบคุมร่วมกันในราชอาณาจักร รวมทั้งกำหนดหลักเกณฑ์ในการปฏิบัติงานสำหรับเจ้าหน้าที่ของรัฐบาลไทยและเจ้าหน้าที่ของรัฐบาลประเทศภาคีตามความตกลง เพื่อดำเนินพิธีการในพื้นที่ควบคุมร่วมกัน

2.2.2 กรมศุลกากร ได้แก้ไขเพิ่มเติมกฎหมายว่าด้วยศุลกากร พระราชบัญญัติศุลกากร (ฉบับที่ 22) พ.ศ. 2557 ว่าด้วยอำนาจทางศุลกากรในพื้นที่ควบคุมร่วมกัน และให้อธิบดีมีอำนาจกำหนดระเบียบและวิธีปฏิบัติเกี่ยวกับการศุลกากรในพื้นที่ควบคุมร่วมกัน

2.2.3 กระทรวงคมนาคม โดยคณะอนุกรรมการเพื่อเจรจายละเอียดการค้ากำหนดพื้นที่ควบคุมร่วมกัน ภายใต้ความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคุ่มแม่น้ำโขง (GMS CBTA) ได้มีคำสั่งแต่งตั้งคณะทำงานเฉพาะกิจด้านศุลกากร และได้จัดให้มีการประชุมคณะทำงานเฉพาะกิจร่วมไทย-ลาว 4 สาขา และประชุมเต็มคณะเพื่อเจรจาดำเนินพิธีการใช้ระบบการตรวจปล่อยจุดเดียว (Single Stop Inspection : SSI) และการตรวจปล่อยในหน้าต่างเดียว (Single Window Inspection : SWI) ในพื้นที่ควบคุมร่วมกัน ณ จุดผ่านแดนมุกดาหาร-สะหวันนะเขต ดังนี้

2.2.3.1 ครั้งที่ 1/2558 เมื่อวันที่ 10-11 สิงหาคม 2558 ณ จังหวัดมุกดาหาร

2.2.3.2 ครั้งที่ 2/2558 เมื่อวันที่ 21-23 กันยายน 2558 ณ จังหวัดมุกดาหาร

2.2.3.3 ครั้งที่ 3/2558 เมื่อวันที่ 9-11 พฤศจิกายน 2558 ณ แขวงสะหวันนะเขต

2.2.4 ผลการประชุมสรุปได้ว่า ทั้งสองฝ่ายเห็นพ้องร่วมกันที่จะเปิดดำเนินการพิธีการ SSI และ SWI ในพื้นที่ CCA ณ จุดผ่านแดนมุกดาหาร-สะหวันนะเขต โดยให้ทั้งสองฝ่ายร่วมกันจัดบทเพิ่มเติม(Addendum) แนบท้าย MOU IICBTA และข้อกำหนดทางเทคนิค(Technical arrangement) ในแต่ละสาขา ได้แก่ สาขาศุลกากร สาขาตรวจคนเข้าเมือง สาขาสุขอนามัยคน สาขาสุขอนามัยพืช สาขาสุขอนามัยสัตว์ และสาขาอาหารและยา โดยมีผู้แทนของธนาคารพัฒนาเอเชีย (ADB) ให้คำปรึกษา แนะนำ ในการจัดทำร่างบทเพิ่มเติมและข้อกำหนดทางเทคนิคในแต่ละสาขา CIQ ล่าสุด ADB ได้จัดส่งร่างฯสุดท้าย ให้แต่ละประเทศได้พิจารณาดำเนินการตามระเบียบขั้นตอนของแต่ละฝ่ายแล้ว ทั้งนี้ในระยะเริ่มต้นของการเปิดดำเนินการพิธีการ SSI และ SWI ในพื้นที่ CCA จะดำเนินการเฉพาะสินค้า ยานพาหนะที่ขนส่งสินค้าและบุคคลที่ติดมากับยานพาหนะเท่านั้น โดยยังคงใช้ระบบพิธีการและเอกสารเดิมของแต่ละประเทศไปก่อน จนกว่าจะมีระบบพิธีการและเอกสารที่เป็นหนึ่งเดียวกันในอนาคต และในระยะต่อไปจะขยายการดำเนินการพิธีการ SSI และ SWI ในส่วนของรถยนต์ส่วนบุคคล, รถยนต์โดยสาร, ผู้โดยสาร/นักท่องเที่ยว

2.2.5 เมื่อวันที่ 18-22 เมษายน 2559 เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องด้านศุลกากร ตรวจคนเข้าเมือง และสุขอนามัยคน พืช สัตว์ จากไทย-สปป.ลาว และที่ปรึกษา ADB ได้ร่วมประชุมหารือเพื่อจัดทำคู่มือ(Operations Manual) ของการดำเนินการพิธีการ SSI/SWI ในพื้นที่ CCA ซึ่งคู่มือการ

ดำเนินงานดังกล่าวจะทำให้การปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ของหน่วยงานต่างๆ เป็นไปในแนวทางเดียวกัน มีการแลกเปลี่ยนข้อมูลระหว่างกันมากขึ้น

2.2.6 เมื่อวันที่ 24 พฤษภาคม 2559 รัฐมนตรีกระทรวงคมนาคม โดยความเห็นชอบของคณะรัฐมนตรี ได้ประกาศกำหนดพื้นที่ควบคุมร่วมกันในราชอาณาจักร บริเวณด่านสะพานมิตรภาพ 2 (มุกดาหาร - สะหวันนะเขต) จำนวน 63 ไร่ เป็นพื้นที่ควบคุมร่วมกันในราชอาณาจักร

2.2.7 เมื่อวันที่ 12 กรกฎาคม 2559 กระทรวงมหาดไทย ได้ประกาศให้พื้นที่ควบคุมร่วมกัน (CCA) บริเวณบ้านนาแก เมืองโกสอนพมวิหาน สปป.ลาว เป็นช่องทางอนุญาตตามมาตรา 11 และมาตรา 23 แห่งพระราชบัญญัติคนเข้าเมือง พ.ศ. 2522

2.2.8 การดำเนินการขั้นตอนต่อไป คาดว่าจะได้มีการนัดหมายประชุมทั้งสองฝ่าย เพื่อลงนาม Addendum แนบท้าย MoU IICBTA เพื่อให้สามารถเปิดใช้งานพื้นที่ CCA ได้

2.3 ความแตกต่างด้านกฎจราจรระหว่างประเทศในภูมิภาค ถึงแม้ว่าจะมีอาณาเขตและชายแดนที่ติดกัน แต่กฎจราจรของแต่ละประเทศก็แตกต่างกันไปซึ่งทำให้เป็นอุปสรรคในการประสานงาน หรือการขนส่งระหว่างประเทศ อาทิ ขนาดบรรทุกไม่อาทิ เรืองน้ำหนักบรรทุก ความเร็วจำกัด การขยับบนช่องทางจราจรด้านซ้าย-ขวา ซึ่งหากในอนาคตสามารถสร้างความร่วมมือให้มีการวิ่งรถเข้า-ออกระหว่างประเทศได้อย่างเสรีแล้ว จะต้องสร้างมาตรฐานกฎระเบียบต่างๆ ให้ตรงกันเพื่อความสะดวกและดีลื่นไหลต่อการขนส่ง

### ตารางที่ 3-21 ข้อกำหนดด้านจราจรของประเทศในภูมิภาคอินโดจีน

| ข้อกำหนดจราจร             | ไทย   | เมียนมา | ลาว   | เวียดนาม | กัมพูชา |
|---------------------------|-------|---------|-------|----------|---------|
| น้ำหนักรวมจำกัด (ตัน)     | 50.5  | 48      | 41.5  | 45       | 45      |
| น้ำหนักสินค้าจำกัด (ตัน)* | 32    | 30      | 28    | 28       | 28      |
| ความเร็วจำกัด (กม./ชม.)   | 60-70 | 50-60   | 50-60 | 60       | 60      |
| พวงมาลัยด้าน              | ขวา   | ซ้าย    | ซ้าย  | ซ้าย     | ซ้าย    |

\*หมายเหตุ : ใช้ถักรบรรทุก 18 ล้อ สิ้นค้าปูนซิเมนต์

ที่มา : สำนักงานวางแผน SCG Logistics Services, 2559

4. การพัฒนาด้านระบบและความมั่นคงของเทคโนโลยีดิจิทัล แม้ว่าในปัจจุบันการทำธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ เช่น การค้าขายผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์จะมีทั้งปริมาณและมูลค่าเพิ่มขึ้นทุกปี พบว่าใน พ.ศ. 2557-255814 มีมูลค่า 2.03 ล้านล้านบาท และ 2.11 ล้านล้านบาท ตามลำดับ แต่ประชาชนจำนวนมากยังขาดความเชื่อมั่นในการทำธุรกรรมผ่านทางออนไลน์ เนื่องจากกลัวการ

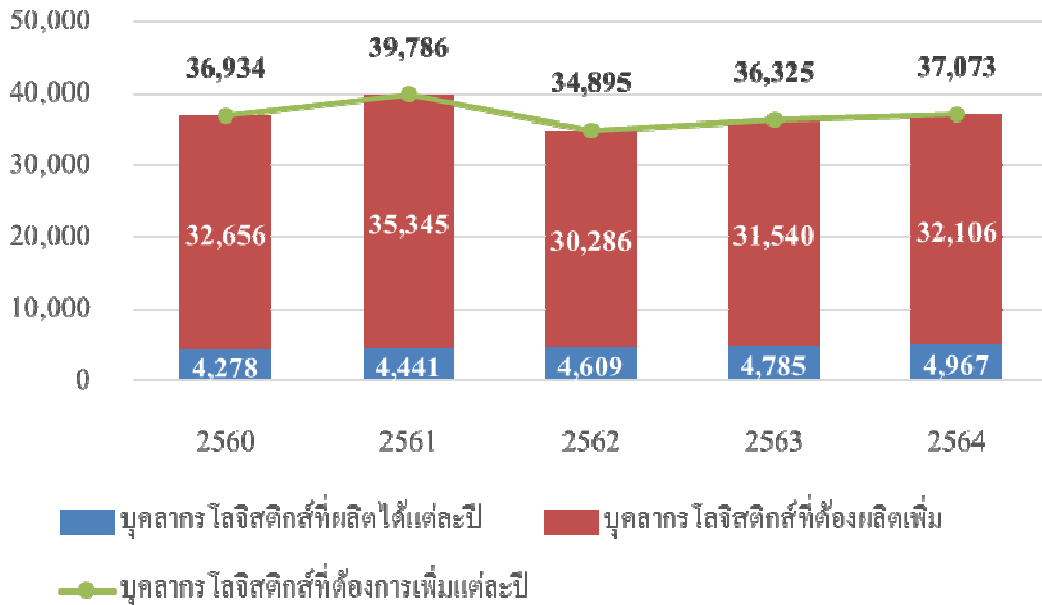
ถูกฉ้อโกงจากการซื้อสินค้าและบริการผ่านทางออนไลน์ นอกจากนี้ ความก้าวหน้าทางไอซีทีที่ยังมาควบคู่กันกับภัยคุกคามทางไซเบอร์ ซึ่งสร้างความเสียหายแก่ระดับบุคคลและระดับประเทศ และจากสถิติภัยคุกคามประจำปี พ.ศ. 2558 ปรากฏว่ามีภัยคุกคามประเภทต่างๆ รวมทั้งสิ้น 4,371 เรื่อง และไทยเป็นประเทศที่มีการแจ้งเหตุภัยคุกคามมากที่สุดเป็นอันดับหนึ่ง รองลงมาคือประเทศเยอรมนี และสหรัฐอเมริกา ตามลำดับ การเฝ้าระวัง การป้องกันและรับมือกับภัยคุกคามจึงต้องอาศัยความร่วมมือ เพราะมีผลกระทบต่อความเชื่อมั่นในการใช้งานเทคโนโลยีดิจิทัลในมิติต่างๆ รวมถึงความสูญเสียและความเสียหายที่จะเกิดขึ้น ภาครัฐต้องเร่งสร้างความเชื่อมั่นเพื่อให้ภาคธุรกิจ และประชาชนมีความมั่นใจในการทำธุรกรรมออนไลน์ เพื่อเพิ่มมูลค่า E Commerce ให้มากขึ้น

### **สถานะด้าน กำลังพล บุคลากร และแรงงานด้านโลจิสติกส์ของไทย**

จากการสัมภาษณ์ผู้ประกอบการ นักวิชาการที่เกี่ยวข้อง พบว่า ปัญหาการพัฒนาบุคลากรด้านโลจิสติกส์ของประเทศไทยมีดังนี้

1. ประเทศไทยยังไม่มีมาตรฐานวิชาชีพด้านโลจิสติกส์ ไม่มีมาตรฐานเงินเดือน แนวทางความก้าวหน้าทางวิชาชีพที่ชัดเจน ทำให้ประชาชนทั่วไปยังไม่เข้าใจ และไม่ตระหนักถึงความสำคัญในอาชีพดังกล่าว
2. ขาดแคลนกำลังคนด้านโลจิสติกส์ จากข้อมูลของกรมพัฒนาฝีมือแรงงานแสดงให้เห็นภาพรวมของความต้องการบุคลากรเพิ่มเติมด้านโลจิสติกส์โดยรวมในทุกตำแหน่งในอีก 5 ปี ข้างหน้า ซึ่งอยู่ที่ประมาณ 185,000 คน ในขณะที่สถาบันการศึกษาสามารถผลิตบุคลากรได้เพียงประมาณ 23,000 คน ซึ่งต้องการบุคลากรเพิ่มอีกเป็นจำนวนมากถึง 162,000 คน ถึงแม้ว่าหลายสถาบันการศึกษาในปัจจุบัน จะมีการเปิดหลักสูตรด้าน

แผนภาพที่ 3-33 จำนวนบุคลากรด้านโลจิสติกส์ที่ต้องการเพิ่มในแต่ละปี



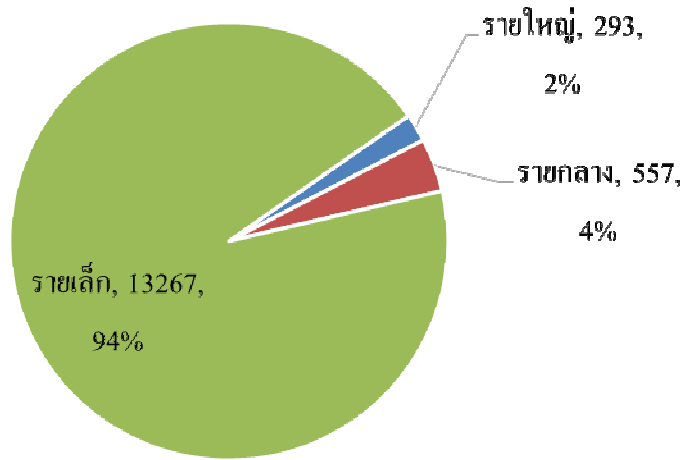
ที่มา : กรมพัฒนาฝีมือแรงงาน, 2560

โลจิสติกส์ แต่ก็ยังไม่เพียงพอต่อความต้องการในแต่ละปี โดยเฉพาะอย่างยิ่งแรงงานในระดับปฏิบัติที่มีการศึกษาน้อยกว่าปริญญาตรี เนื่องจากระดับอาชีวศึกษายังไม่มีการเปิดสอนด้านนี้เป็นสาขาโดยตรง บริษัทส่วนใหญ่จึงต้องคัดเลือกบุคลากรจากสาขาอื่นๆ แล้วฝึกอบรมให้แก่พนักงานเหล่านั้นเองภายในองค์กร

3. ผู้ประกอบการโลจิสติกส์ในประเทศไทยมีทั้งสิ้น 14,117 ราย แบ่งเป็นขนาดเล็ก 13,267 ราย กลาง 557 ราย และ ใหญ่ 293 ราย ซึ่งผู้ให้บริการรายใหญ่ส่วนใหญ่จะเป็นบริษัทต่างชาติ ที่มีเครือข่ายทางธุรกิจกับบริษัทต่างชาติอยู่แล้ว ซึ่งเมื่อผู้บริษัทยุโรปเหล่านั้นมาเปิดสาขาในประเทศไทย ก็จะใช้บริการผู้ให้บริการโลจิสติกส์ในเครือข่ายพันธมิตรของตน ประกอบกับผู้ให้บริการโลจิสติกส์ของไทยส่วนใหญ่เป็นรายย่อย จึงเสียเปรียบด้านเงินลงทุน ต้นทุน เทคโนโลยีองค์ความรู้ และเครือข่ายลูกค้า และขาดความสามารถในการให้บริการที่หลากหลาย หรือบริการที่มีมูลค่าสูง



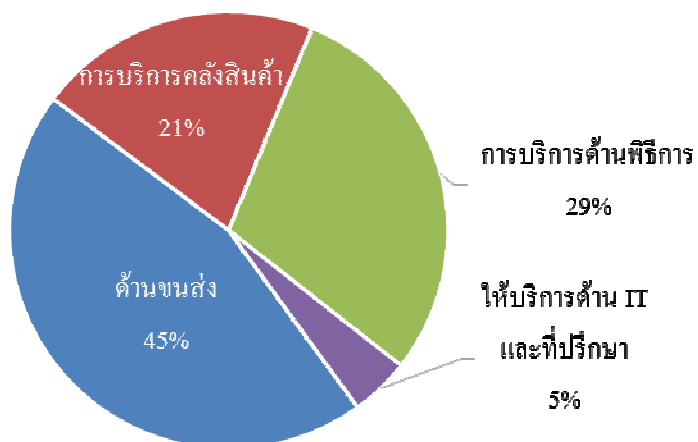
แผนภาพที่ 3-34 สัดส่วนผู้ประกอบการโลจิสติกส์ของประเทศไทยตามขนาด



ที่มา : สำนักธุรกิจบริการและ โลจิสติกส์การค้า กรมส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ, 2560

จากข้อมูลสัดส่วนการให้บริการด้าน ซึ่งแบ่งเป็นสัดส่วนได้ดังนี้ การขนส่งสินค้าร้อยละ 45 การให้บริการคลังสินค้าร้อยละ 21 การให้บริการด้านพิธีการร้อยละ 29 และการให้บริการด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ และที่ปรึกษาร้อยละ 5 นั้นหมายถึง ผู้ให้บริการส่วนใหญ่จะอยู่ในธุรกิจขนส่งสินค้า ซึ่งมีมูลค่าต่ำและการแข่งขันสูง แต่ในกลุ่มที่เป็นผู้ให้บริการด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ หรือ ด้านการบริการส่งพัสดุภัณฑ์ ที่มีมูลค่าสูงและต้องใช้องค์ความรู้ ความชำนาญมาก ยังมีผู้ให้บริการไม่มาก

แผนภาพที่ 3-35 สัดส่วนประเภทการให้บริการของผู้ประกอบการโลจิสติกส์ในไทย

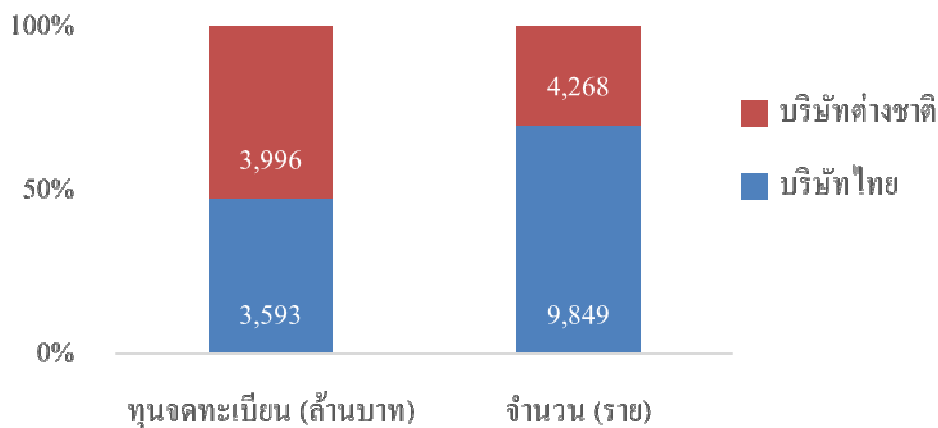


ที่มา : สำนักธุรกิจบริการและ โลจิสติกส์การค้า กรมส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ, 2560

4. ในภาพรวมจะพบว่าผู้ให้บริการโลจิสติกส์ในไทย จะเป็นผู้ประกอบการของประเทศไทยประมาณร้อยละ 71 แต่ส่วนใหญ่จะเป็นผู้ประกอบการขนาดเล็ก ที่มีทุนจดทะเบียนน้อย

กว่า 5 ล้านบาท ในขณะที่ผู้ประกอบการต่างชาติแม้ว่ามีจำนวนน้อยกว่า แต่มีทุนจดทะเบียนรวมมากกว่าผู้ประกอบการของประเทศไทย โดยทุนจดทะเบียนรวมของบริษัทที่ประกอบการในอุตสาหกรรมประเภทยานยนต์มีทั้งสิ้น 7,586 ล้านบาท โดยเป็นของผู้ประกอบการต่างชาติร้อยละ 52.6 หรือ คิดเป็นทุนจดทะเบียนประมาณ 3,996 ล้านบาท ในขณะที่บริษัทของคนไทยมีทุนจดทะเบียนรวมประมาณ 3,593 ล้านบาท

### แผนภาพที่ 3-36 เปรียบเทียบทุนจดทะเบียนและจำนวนผู้ให้บริการโลจิสติกส์ในไทย



ที่มา : คณะโลจิสติกส์ มหาวิทยาลัยบูรพา, สำนักธุรกิจบริการและโลจิสติกส์การค้า กรมส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ, 2560

5. **ขาดแคลนกำลังคนเชิงคุณภาพ** หากพิจารณาเชิงคุณภาพ ด้านความรู้และทักษะ ซึ่งมีความสำคัญต่อการพัฒนาอุตสาหกรรม เป็นอย่างมาก รวมทั้งมีบทบาทในการเสริมสร้างศักยภาพในการแข่งขันของประเทศอีกด้วย ทั้งนี้ในอุตสาหกรรมโลจิสติกส์นั้น กำลังคนในระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยยังขาดแคลนผู้มีความรู้ ความสามารถ ความเชี่ยวชาญด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ และกำลังคนส่วนใหญ่ยังมีพื้นฐานทักษะการสื่อสารภาษาอังกฤษ ไม่ดีนักเมื่อเทียบกับประเทศต่างๆ ในอาเซียนซึ่งเป็นอุปสรรคในการขนส่งเชื่อมโยงในภูมิภาคอาเซียน นอกจากนี้ บุคลากรในสวนปฏิบัติการยังขาดความรู้ในเรื่องโลจิสติกส์ที่แท้จริง ทำให้เป็นอุปสรรคในการจัดการโดยรวมของระบบโลจิสติกส์และห่วงโซ่อุปทานไม่มีประสิทธิภาพเท่าที่ควร และไม่สามารถต่อยอดผลักดันและพัฒนากิจกรรมที่รับผิดชอบอยู่ให้มีประสิทธิภาพสูงขึ้น เป็นข้อจำกัดในการสร้างนวัตกรรมในกระบวนการปฏิบัติงาน

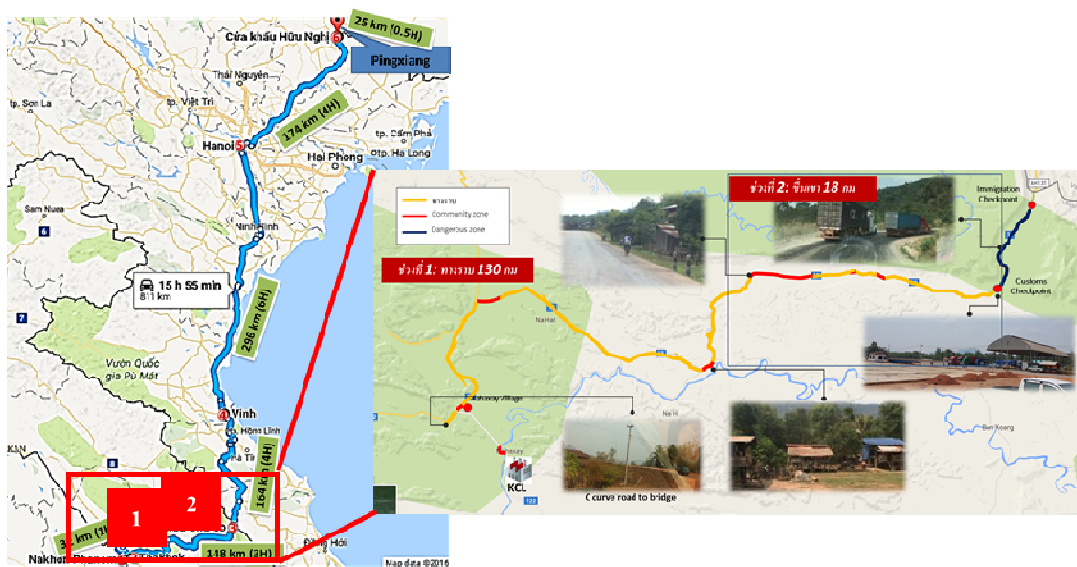
## ประเด็นปัญหาการพัฒนาาระบบโลจิสติกส์ของไทย

### 1. ปัญหาด้าน โครงสร้างพื้นฐาน

1.1 สภาพถนนในบางประเทศในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง ซึ่งเป็นทางเชื่อมระหว่างประเทศในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขงยังไม่สมบูรณ์ ทำให้การขนส่งเป็นไปด้วยความล่าช้า ถึงแม้ว่าจะมีการเชื่อมโยงเส้นทางการคมนาคมตามกรอบความร่วมมือของประเทศลุ่มแม่น้ำโขง ภายใต้โครงการระเบียบเศรษฐกิจอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง ซึ่งเชื่อมโยงเมืองสำคัญๆ ใน 6 ประเทศลุ่มน้ำโขง ได้แก่ จีน สปป.ลาว เมียนมาร์ เวียดนาม และไทย แต่สภาพถนนที่เชื่อมโยงไปสู่ประเทศเพื่อนบ้านยังเป็นดินลูกรัง ขรุขระทรุดโทรม บางประเทศมีเพียง 1-2 ช่องทางจราจร ไม่เพียงพอและไม่เอื้ออำนวยต่อปริมาณการขนส่งในแต่ละวัน โดยเฉพาะฝั่งประเทศเพื่อนบ้าน อาทิเช่นถนนจากด่านสิงขร จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ ไปเมืองมะริด ประเทศพม่า หรือเส้นทางจากด่านห้วยโก๋น จังหวัดน่านไปประเทศลาว

สภาพถนน จากด่านท่าแขก ไปจนถึงด่านที่เชื่อมต่อระหว่าง สปป. ลาว และ เวียดนาม (Napao –Chalo ) มีความเสี่ยงต่ออุบัติเหตุทางท้องถนน

**แผนภาพที่ 3-37 สภาพเส้นทาง R12 จากด่านท่าแขก ไปจนถึงด่านที่เชื่อมต่อระหว่าง สปป. ลาว และ เวียดนาม**



ที่มา : SCG Logistics Services, 2017

1.1.1 ช่วงที่ 1 ทางราบ 130 กม. สภาพถนน 2 ช่องทาง ไม่มีเส้นแบ่ง lane และไม่มีป้ายเตือน ไม่มีไฟฟ้าในตอนกลางคืน ไม่มีจุดพักรถ

1.1.2 ช่วงที่ 2 ขึ้นเขา 18 กม.ไปด่านที่เชื่อมต่อระหว่าง ลาว และ เวียดนาม: มีลักษณะเป็นเขาสูงชัน บางช่วงมีเพียง 1 lane และเป็นจุดโค้งอันตราย ยังไม่มีเส้นทาง by pass เพื่อหลีกเลี่ยง เขตชุมชน

1.2 ความแออัดของด่านศุลกากร ด้านศุลกากรในบางพื้นที่ที่มีผู้ใช้บริการจำนวนมาก และมีการขนส่งสินค้าจำนวนมากมีความแออัด เนื่องจากมีพื้นที่จำกัด อาทิเช่น ด้านสะเดา จังหวัดสงขลา ประตูไปสู่ออสเตรเลีย ด้านแม่สอด จังหวัดตากประตูไปสู่อเมริกามา ด้านอรัญประเทศ จังหวัดสระแก้ว ประตูไปสู่ออสเตรเลีย ด้านหนองคาย และ จังหวัดหนองคาย ประตูไปสู่ออสเตรเลีย เป็นต้น ทำให้ต้องจำกัดการปล่อยรถ เป็นเหตุให้รถบรรทุกสินค้าคั่งค้างในฝั่งไทยเป็นจำนวนมาก เสียโอกาสในการไหลเวียนของสินค้าไปยังประเทศเพื่อนบ้าน ในขณะเดียวกันพื้นที่ด่านดังกล่าวในฝั่งของประเทศเพื่อนบ้านก็ประสบปัญหาเช่นเดียวกัน

1.3 การขนส่งทางน้ำยังขาดการส่งเสริมและพัฒนาท่าเทียบเรือชายฝั่ง และท่าเรือตามริมฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยา ทำให้การขนส่งทางน้ำมีต้นทุนสูง ไม่เกิดประสิทธิภาพ ท่าเรือเอกชนส่วนใหญ่ไม่ได้รับการช่วยเหลือหรือสนับสนุนจากภาครัฐ และภาครัฐไม่มีการทำถนนหรือเส้นทางที่ผู้ใช้บริการจะสามารถเข้าสู่ท่าเรือเอกชนได้อย่างสะดวก ท่าเรือหลายแห่งไม่มีสิ่งอำนวยความสะดวกที่ดีสำหรับการขนถ่ายสินค้ากรณีเปลี่ยนรูปแบบการขนส่ง จุดกระจายสินค้าชายฝั่งและตามเส้นทางขนส่งของแม่น้ำเจ้าพระยาในหลายๆ จุดภาคเอกชนเป็นผู้ลงทุนในการก่อสร้างท่าเรือ เช่น มหาชัย เนื่องจากเป็นเขตที่มีปริมาณสินค้าเข้าออกจำนวนมากอย่างไรก็ตามท่าเรือดังกล่าวยังขาดการสนับสนุนจากภาครัฐ และยังขาดจุดกระจายสินค้า ทำให้ต้องมีรถวิ่งระหว่างมหาชัย-ลาดกระบังเป็นจำนวนมาก

1.4 ท่าเรือหลักของไทยหรือท่าเรือแหลมฉบังไม่ได้อยู่บนเส้นทางเดินเรือหลักของโลก เพราะไม่ได้อยู่บนปลายสุดของคาบสมุทรมาลาโย ดังนั้นเรือที่จะเดินทางจากยุโรป ตะวันออกกลาง ไปจนถึง ใต้หวัน ญี่ปุ่น เกาหลี หรือชายฝั่งตะวันตกของสหรัฐฯจะไม่ผ่านมาท่าเรือของไทย อีกทั้งยังเป็นเพียงท่าเรือ ที่เรือวิ่งเข้ามาเพื่อรับสินค้าแล้วไปเปลี่ยนถ่ายที่ท่าเรือสิงคโปร์ซึ่งอยู่บนเส้นทางการค้าหลัก (ต้องใช้เวลา 2-3 วันในการเดินทาง) อีกทอดหนึ่ง เป็นการเพิ่มภาระต้นทุนการขนส่งสินค้า ปริมาณสินค้าผ่านท่าของไทยยังน้อยเมื่อเปรียบเทียบกับท่าเรือของประเทศอื่นในภูมิภาค จึงส่งผลโดยตรงต่อการเป็นศูนย์กลางการขนส่งสินค้า

1.5 รถไฟยังขาดโครงสร้างพื้นฐานที่เหมาะสม เช่น ไม่มีรางคู่เป็นต้น ทำให้การขนส่งทางรถไฟในปัจจุบันมีรางไม่เพียงพอ ตารางการขนส่งสินค้าทางรถไฟมีความไม่แน่นอน และการขนส่งล่าช้า

1.6 การขนส่งทางรถไฟยังไม่มีการใช้ประโยชน์อย่างเต็มที่ เนื่องจากปัญหาเรื่องเครื่องมือในการจัดการสินค้า ไม่มีเครื่องอำนวยความสะดวกแก่ผู้ขนส่งในเรื่องของการขนถ่ายสินค้า ซึ่งถือเป็นปัญหาสำคัญของการขนส่งทางรถไฟอีกประการหนึ่ง ที่ทำให้ต้นทุนการขนส่งสินค้าของผู้ส่งออกเพิ่มขึ้น

1.7 การขนส่งหลายรูปแบบ ยังขาดการเชื่อมต่อระหว่าง รูปแบบต่างๆ โดยเฉพาะท่าเรือเอกชนที่มีอยู่ทั่วไป ซึ่งรัฐไม่ได้เข้าไปช่วยในเรื่องของโครงสร้างพื้นฐานที่ช่วยในการเชื่อมต่อ เช่น การสร้างถนน หรือทางรถไฟเข้าไปยังท่าเรือ เป็นต้น

1.8 จุดกระจายสินค้า (Inland Container Depot) ไม่เพียงพอ และบางแห่งอยู่ในจุดที่ไม่เหมาะสม ไม่สามารถรองรับการเชื่อมต่อระหว่าง รูปแบบการขนส่ง เนื่องจากไม่ได้อยู่ในจุดที่สามารถเชื่อมต่อการขนส่งได้

1.9 IT Infrastructures & Networking มีประสิทธิภาพไม่เพียงพอในด้านความเร็ว และมีต้นทุนสูงมาก โดยเฉพาะอย่างยิ่งในต่างจังหวัด

## 2. ปัญหาด้าน ระบบ กฎหมาย และระเบียบข้อบังคับ

ปัจจุบันการทำธุรกรรมของหน่วยธุรกิจต่างๆ ต้องเกี่ยวข้องกับกฎหมาย กฎระเบียบของภาครัฐเป็นอันมาก โดยเฉพาะอย่างยิ่งในด้านการค้าระหว่างประเทศ ซึ่งรวมถึงส่วนที่เกี่ยวข้องกับระบบโลจิสติกส์ด้วย ดังนั้นการที่กฎหมาย กฎระเบียบ ไม่เกื้อหนุนต่อการพัฒนาระบบการค้า และโลจิสติกส์ของประเทศ ย่อมส่งผลกระทบต่อการพัฒนาและขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศเป็นอย่างมาก ภาครัฐและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ควรมีความชัดเจนในการเร่งรัดปรับปรุงระบบกฎหมายกฎระเบียบต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับเรื่องดังกล่าว ให้เอื้ออำนวยต่อสถานะการแข่งขันในปัจจุบัน ซึ่งประเด็นปัญหาที่สำคัญดังที่หาข้อมูลไว้ข้างต้นสรุปได้ดังนี้

2.1 การดำเนินการระบบ National Single Window ซึ่งจะช่วยให้การขนส่งสินค้าเป็นไปด้วยความรวดเร็ว มีความคืบหน้าล่าช้า และการทำ Common Control Area ร่วมกับ ประเทศเพื่อนบ้านยังไม่แล้วเสร็จแม้จะเริ่มมาเป็นเวลานานแล้ว ด้วยอุปสรรคด้านการประสานงานระหว่างหน่วยงานราชการ และเอกชน กฎหมายที่ยังไม่รองรับ รวมถึงความพร้อมทางด้านเทคโนโลยี ความแตกต่างของ Software ที่ใช้ และความพร้อมเงินลงทุน ของประเทศเพื่อนบ้าน

2.2 มาตรการกีดกันทางการค้าในหลายประเทศ ตั้งแต่มีการรวมตัวกันของประชาคมอาเซียน ประเทศต่างๆ ในอาเซียนก็ได้บรรลุข้อตกลงการลดภาษีนำเข้าสำหรับสินค้ากว่า 9,000 รายการ แต่ในหลายประเทศก็ยังคงมีการกำหนดมาตรการกีดกันทางการค้าที่ไม่ใช่ภาษี ตัวอย่างเช่น การส่งออกสินค้าบางชนิดไปยังประเทศมาเลเซียต้องผ่านมาตรฐานอุตสาหกรรมซึ่งต้องให้ตัวแทนจากกระทรวงอุตสาหกรรมตรวจสอบโรงงาน และกระบวนการผลิตก่อนออกใบอนุญาตฯ ซึ่งในบางกรณีใช้เวลานานถึง 6 เดือน นอกจากนี้ข้อตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขง (GMS CBTA) ยังไม่มีผลบังคับใช้ถึงแม้ว่าประเทศต่างๆ ในอนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขงจะให้สัตยาบันครบแล้ว ทำให้รถขนส่งสินค้าประเทศไทยไม่สามารถผ่านเข้าไปในประเทศเมียนมา กัมพูชา ลาว และมาเลเซียได้ จะต้องเปลี่ยนหัวรถที่จดทะเบียนของประเทศนั้นๆ

2.3 กฎหมายศุลกากรยังล้ำสมัย ซึ่งปัจจุบันยังใช้ พรบ. ศุลกากรฉบับ พ.ศ. 2469 อยู่ โดยมีเรื่องที่ยังจำกัดการเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ในบางเรื่อง เช่น เขตปลอดอากร<sup>12</sup> ซึ่งหมายถึงเขตพื้นที่ที่กำหนดไว้สำหรับการประกอบอุตสาหกรรม พาณิชยกรรม หรือกิจการอื่นที่เป็นประโยชน์แก่การเศรษฐกิจของประเทศ โดยของที่นำเข้าไปในเขตดังกล่าวจะได้รับสิทธิประโยชน์ทางอากรตามที่กฎหมายบัญญัติ ดังนั้นการนำเข้าวัตถุดิบมาประกอบในเขตปลอดอากร เพื่อส่งออกจะได้รับยกเว้นภาษีต่างๆ และได้รับการยกเว้นเรื่องการควบคุมมาตรฐานหรือคุณภาพ การประทับตราหรือเครื่องหมายใดๆ ตามมาตรา 97 สัตต แต่กระนั้นกฎหมายไม่ได้ยกเว้นในเรื่องการขอใบอนุญาตต่างๆ สำหรับวัตถุดิบที่นำเข้า ทำให้ผู้ประกอบการต้องเสียเวลาในการขอใบอนุญาตจากหน่วยงานต่างๆ แม้ว่าสินค้าที่ประกอบเสร็จนั้นจะถูกส่งออกไปยังต่างประเทศก็ตาม

เช่นเดียวกับการขนส่งผ่านแดน ถ้าย้ำซึ่งยังต้องปฏิบัติตาม พรบ.การนำเข้าส่งออกปี 2558 ซึ่งต้องขอใบอนุญาตจากหน่วยงานต่างๆ สำหรับการนำเข้าสินค้านี้ดังกล่าวแม้ว่าจะเป็นเส้นทางผ่านของสินค้าไปยังอีกประเทศหนึ่งก็ตาม

อย่างไรก็ตามขณะนี้ อยู่ระหว่างการออก พ.ร.บ. ศุลกากรใหม่ฉบับ พ.ศ. 2560 ในราชกิจจานุเบกษา ซึ่งตามมาตรา 152 ได้ระบุไว้ว่า ในกรณีการนำของเข้ามาในราชอาณาจักร หรือนำวัตถุดิบภายในราชอาณาจักร เข้าไปในเขตปลอดอากรเพื่อผลิต ผสม ประกอบ บรรจุ หรือดำเนินการด้วยวิธีอื่นใดกับของนั้น โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อส่งออกไปนอกราชอาณาจักร ให้ของนั้นได้รับยกเว้น ไม่อยู่ภายใต้บังคับของกฎหมายในส่วนที่เกี่ยวกับการควบคุมการนำเข้ามาในราชอาณาจักร การส่งออกไปนอกราชอาณาจักร เฉพาะในพื้นที่ตามที่กำหนดใน กฎกระทรวง ซึ่ง ณ ปัจจุบันก็ยังไม่ได้มีการออกกฎกระทรวงเพื่อกำหนดพื้นที่ดังกล่าว นอกจากนี้ในกรณีที่วัตถุดิบที่นำเข้ามาในเขตปลอดอากร ไม่ต้องขอใบอนุญาต แต่เมื่อทำการประกอบแล้วกลับกลายเป็นสินค้าที่ต้องมีใบอนุญาต ซึ่งศุลกากรต้องให้ผู้ประกอบการแสดงใบอนุญาตดังกล่าวก่อนนำของออกจากเขตปลอดอากร แต่หน่วยงานผู้ออกใบอนุญาตไม่สามารถออกให้ได้เนื่องจากตีความว่าสินค้านั้นไม่ได้มี

<sup>12</sup>“เขตปลอดอากร (Free Zone)”. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก :

<http://search.customs.go.th:8090/TaxPrivilege/TaxPrivilege9/TaxPrivilege9.jsp>, 2560.

การนำเข้ามาจากต่างประเทศ ทำให้เกิดความสับสน และเสียเวลาดำเนินการติดต่อประสานงาน

ในขณะที่ประเทศมาเลเซียก็ไม่อนุญาตให้รถของประเทศไทยขนสินค้าเข้าไปในประเทศได้เกินกว่า 2.5 กิโลเมตร และต้องเปลี่ยนหัวรถบรรทุกให้เป็นทะเบียนมาเลเซีย และยังการกำหนดโควตาในการขนสินค้าผ่านแดนด้วย แต่รถบรรทุกของทางมาเลเซียกลับมีการนำเข้ามา

จดทะเบียนในไทยโดยไม่แจ้งว่าได้มีการจดทะเบียนในประเทศมาเลเซียมาแล้ว ทำให้มี 2 ทะเบียน และสามารถวิ่งเข้ามาในไทย ผ่านสปป.ลาว และไปยังเวียดนามได้ และพรบ.ศุลกากรของไทยไม่ได้กำหนดโควตาของการนำสินค้าผ่านแดนเช่นเดียวกับมาเลเซีย ทำให้เกิดข้อเสียเปรียบและเป็นอุปสรรคต่อการขนส่งของไทย

2.4 ความแตกต่างด้านกฎจรรยาบรรณระหว่างประเทศในอนุภูมิภาค ซึ่งทำให้เป็นอุปสรรคในการประสานงาน หรือการขนส่งระหว่างประเทศ อาทิ ขนาดบรรทุกไม่อาทิ เรื่องน้ำหนักบรรทุก ความเร็วจำกัด การขับบนช่องทางจราจรด้านซ้าย-ขวา

### 3. ปัญหาด้าน บุคลากรและองค์ความรู้ด้าน โลจิสติกส์

3.1 ขาดบุคลากรที่มีความรู้ด้านเทคโนโลยีสารสนเทศและ โลจิสติกส์ ในทุกระดับทั้งในภาครัฐบาลและเอกชน รวมทั้งจำนวนของ IT Service Provider ที่เพียงพอที่จะสนับสนุนงานโลจิสติกส์ของ SMEs

3.2 ผู้ประกอบการขาดความรู้ความเข้าใจและไม่ตระหนักถึงผลประโยชน์ในเชิงกลยุทธ์ ในการนำระบบสารสนเทศ มาใช้ในงานโลจิสติกส์ เช่น ขาดความรู้ในเรื่องชนิด/ประเภทของซอฟต์แวร์ที่สามารถนำมาใช้และช่วยในการดำเนินงาน โลจิสติกส์และกิจกรรมในห่วงโซ่อุปทาน

3.3 ไม่มีการกำหนดวิชาชีพโลจิสติกส์ที่เป็นมาตรฐาน ไม่มีมาตรฐานเงินเดือน แนวทางความก้าวหน้าทางวิชาชีพที่ชัดเจน ทำให้ประชาชนทั่วไปยังไม่เข้าใจ และไม่ตระหนักถึงความสำคัญในอาชีพดังกล่าว

3.4 ผู้ให้บริการด้าน โลจิสติกส์ของไทยส่วนใหญ่คือธุรกิจขนาดเล็ก ซึ่งยังขาดศักยภาพในการแข่งขันกับผู้ให้บริการของต่างประเทศในทุกๆ ด้าน ไม่ว่าจะเป็นด้านเครือข่ายความร่วมมือ ทักษะ องค์ความรู้ และการเข้าถึงแหล่งเงินทุน

## สรุป

ประเทศไทยมีที่ตั้งที่มีลักษณะเกือกลดต่อการคมนาคมขนส่ง และเป็นศูนย์กลางทางเศรษฐกิจของภูมิภาค มีชายแดนติดกับประเทศเพื่อนบ้านที่มีศักยภาพทางด้านเศรษฐกิจที่เติบโตและสามารถเชื่อมต่อไปยังประเทศ เวียดนาม และจีนตอนใต้ได้ นอกจากนี้ยังมีชายฝั่งทะเลสองด้าน โดยพื้นที่ทางภาคใต้มีลักษณะเป็นแหลมที่ยื่นขึ้นระหว่างสองฝั่งทะเลคือ ด้านอ่าวไทยและทะเลจีนใต้มีพื้นที่ชายฝั่งทะเลยาว 1,660 กิโลเมตร กับด้านทะเลอันดามันมีพื้นที่ชายฝั่งทะเลยาว 954 กิโลเมตร ทำให้มีความได้เปรียบเชิงแข่งขันในการใช้เป็นเส้นทางขนส่ง การค้าขายกับต่างประเทศ และเกิดเป็นศักยภาพทางชายฝั่งทะเล มีท่าเรือใหญ่ที่สำคัญ ได้แก่ท่าเรือแหลมฉบัง ท่าเรือมาบตาพุด ท่าเรือ

คลองเตย ท่าเรือระนอง ท่าเรือสงขลา เกิดเป็นผลประโยชน์ของชาติในการใช้เป็นประโยชน์ทั้งทางเศรษฐกิจและการเมืองระหว่างประเทศ โดยเป็นเส้นทางคมนาคมขนส่งเชื่อมโยงกับประเทศคู่ค้า

นอกจากนี้ข้อมูลการจัดอันดับความสามารถทางการแข่งขันโดยสถาบันต่างๆ ระดับโลก อาทิ IMD WEF และ ธนาคารโลก พบว่าขีดความสามารถของไทยอยู่ในลำดับต้นๆ ของอาเซียน เป็นรองประเทศ สิงคโปร์ และมาเลเซียเท่านั้น และหากเปรียบเทียบกับประเทศเพื่อนบ้านในอนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขง (ไม่รวมจีนตอนใต้) ประเทศไทยมีความสามารถทางการแข่งขันเป็นอันดับหนึ่ง สอดคล้องกับดัชนีสถานะของโลจิสติกส์ที่สำรวจโดยธนาคารโลกซึ่งประเทศไทยได้อันดับที่ 3 ในประเทศอาเซียน รองจากสิงคโปร์ และมาเลเซีย

ต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยปรับตัวลดลงอย่างต่อเนื่อง โดยต้นทุนโลจิสติกส์ต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศ ณ ปี 2557 อยู่ที่ร้อยละ 14.2 ลดลงจากร้อยละ 17.8 ในปี 2549 แต่กระนั้นก็ยังมียอดต้นทุนที่สูงกว่าประเทศสิงคโปร์ และมาเลเซีย ซึ่งต้นทุนที่เป็นส่วนประกอบใหญ่ของต้นทุนโลจิสติกส์คือ ต้นทุนการขนส่งที่มีสัดส่วนถึงร้อยละ 53 และยังมีอัตราการเติบโตที่เพิ่มขึ้นด้วย ดังนั้นจึงต้องเน้นหาทางที่จะลดต้นทุนการขนส่งให้มากซึ่งก็จะส่งผลให้ต้นทุนโลจิสติกส์โดยรวมลดลงไปอย่างมีสาระสำคัญ และจะทำให้ประเทศไทยมีความสามารถทางการแข่งขันสูงขึ้น รวมทั้งยังเป็นการช่วยให้นักลงทุนในประเทศสามารถมีผลกำไรเพิ่มขึ้น และมีต้นทุนสินค้าสามารถแข่งขันกับสินค้าต่างประเทศได้ นักลงทุนต่างชาติก็จะสนใจที่จะเข้ามาลงทุนในประเทศไทยมากขึ้น

ประเทศในกลุ่มภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขงได้มีการทำข้อตกลงร่วมมือทางเศรษฐกิจในการพัฒนา ส่งเสริมให้เกิดการขยายตัวทางการค้า การลงทุน ซึ่งได้มีการแบ่งเขตการพัฒนาเป็นระเบียบต่างๆ ซึ่งได้พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานต่างๆ และสร้างแรงจูงใจในการลงทุนต่างๆ ซึ่งตลอดเวลาที่ผ่านมาได้พิสูจน์ให้เห็นแล้วว่า ยอดการค้าชายแดนและค้าผ่านแดนของไทยในอนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขงได้เพิ่มขึ้นสามเท่าตัวใน 9 ปี และมีสัดส่วนเพิ่มขึ้นเป็นสองเท่าของยอดการค้าระหว่างประเทศรวมทั้งหมดของไทย

รัฐบาลได้จัดตั้งคณะกรรมการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ หรือ คบส. ซึ่งรวมตัวแทนจากหน่วยงานต่างๆ ของภาครัฐ เพื่อขับเคลื่อนการพัฒนา ระบบโลจิสติกส์ของไทย ซึ่งมีคณะกรรมการเพื่อขับเคลื่อนในประเด็นย่อยต่างๆ ด้วย คบส.ยังมีหน้าที่จัดทำแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของไทย ซึ่งปัจจุบันมีการจัดทำไปแล้ว 2 ฉบับ ซึ่งได้มีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน พัฒนาระบบเทคโนโลยี และระบบ National Single Window และพัฒนาบุคลากรไประดับหนึ่งแล้ว อย่างไรก็ตามประเทศไทยก็ยังมีปัญหาต่างๆ ทั้งด้านโครงสร้างพื้นฐาน ด้านระบบ ระเบียบ กฎ ข้อบังคับ และด้านบุคลากร ที่ต้องได้รับการปรับปรุงเพื่อพัฒนาไปเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ของอนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขง



## บทที่ 4

# ยุทธศาสตร์การเพิ่มขีดความสามารถทางการแข่งขันของประเทศ ด้วยการพัฒนาระบบโลจิสติกส์

ในบทนี้ จะศึกษายุทธศาสตร์ที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศในปัจจุบัน โดยเริ่มจากการวิเคราะห์จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และอุปสรรค (SWOT Analysis) และข้อคิดเห็นจากผู้ทรงคุณวุฒิทางด้าน โลจิสติกส์ เพื่อนำไปประกอบกับผลการศึกษาในบทที่ 3 ในการกำหนดยุทธศาสตร์และแนวทางการเพิ่มความสามารถในการแข่งขันของประเทศไทยด้วยการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ โดยมีรายละเอียดดังนี้

### วิสัยทัศน์

ประเทศไทยซึ่งมีภูมิประเทศที่เป็นศูนย์กลางในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง มีโครงสร้างพื้นฐานและระบบการจัดการโลจิสติกส์ที่สนับสนุนการเป็นศูนย์กลางธุรกิจ และการค้าของอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง โดยมีดัชนีวัดผลดังนี้

1. มีการเชื่อมโยงทั้งในด้านโครงสร้างพื้นฐาน และกฎระเบียบด้านศุลกากรกับประเทศในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขงอย่างราบรื่น ภายในระยะเวลา 5 ปี
2. มีการนำเทคโนโลยีสารสนเทศมาประยุกต์ใช้ในการเพิ่มประสิทธิภาพโลจิสติกส์ภายในระยะเวลา 3 ปี
3. มีบุคลากรทางด้าน โลจิสติกส์ที่มีทักษะและคุณภาพเพียงพอต่อความต้องการภายในระยะเวลา 10 ปี
4. มีต้นทุนโลจิสติกส์ต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศลดลงจากร้อยละ 14 เป็นต่ำกว่าร้อยละ 10 ภายในระยะเวลา 10 ปี

### วิเคราะห์แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย

สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) ร่วมกับหน่วยงานภาครัฐและเอกชนที่เกี่ยวข้องได้จัดทำแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย มาแล้ว 2 ฉบับ กล่าวคือ ฉบับที่ 1 ปี พ.ศ. 2550 – 2554 และฉบับที่ 2 ปี พ.ศ. 2556 –

2560 โดยฉบับที่ 3 พ.ศ. 2560 – 2564 กำลังอยู่ระหว่างการร่างแผนงานคาดว่าจะแล้วเสร็จในปลายปี 2560

3.1 แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ 1 (พ.ศ. 2550-2554) คณะรัฐมนตรีมีมติเห็นชอบเมื่อวันที่ 27 กุมภาพันธ์ 2550

#### วัตถุประสงค์หลัก

เพิ่มประสิทธิภาพการอำนวยความสะดวกกิจกรรมทางการค้า ซึ่งจะนำไปสู่การลดต้นทุนโลจิสติกส์ (Cost Efficiency) เพิ่มขีดความสามารถของธุรกิจในการตอบสนองความต้องการของลูกค้า (Responsiveness) และเพิ่มความปลอดภัยและความเชื่อถือได้ในกระบวนการนำส่งสินค้าและบริการ (Reliability and Security)

1. สร้างมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจจากอุตสาหกรรมโลจิสติกส์และอุตสาหกรรมต่อเนื่องเป้าหมาย ลดต้นทุนโลจิสติกส์/GDP จากประมาณร้อยละ 19 ในปี 2548 ให้เหลือร้อยละ 16 ในปี 2554

#### ประเด็นยุทธศาสตร์ (Strategic Agenda)

1. การปรับปรุงประสิทธิภาพระบบโลจิสติกส์ในภาคการผลิต (Business Logistics Improvement)

1.1 ส่งเสริมให้สถานประกอบการทั้งในภาคเกษตร อุตสาหกรรม และบริการมีการประยุกต์ใช้เทคนิคการบริหารจัดการโลจิสติกส์ที่ทันสมัย ทั้งโดยการสร้างความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับศักยภาพ ของการยกระดับประสิทธิภาพการบริหารโลจิสติกส์ให้กับเจ้าของกิจการ การสนับสนุนให้มีการประยุกต์ใช้วิธีการบริหารที่ดีที่สุดของธุรกิจ (Best Practice) การประยุกต์ใช้เทคโนโลยีสารสนเทศหรือซอฟต์แวร์ด้านการบริหารจัดการโลจิสติกส์ รวมทั้งการใช้บริการของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ (Outsourcing)

1.2 สนับสนุนการพัฒนาระบบการบริหารจัดการโลจิสติกส์ที่เชื่อมโยงถึงกันตลอดห่วงโซ่อุปทานเพื่อให้เกิดประสิทธิภาพสูงสุด (Supply Chain Optimization) และสามารถตรวจสอบการเคลื่อนย้ายของสินค้าได้ ทั้งนี้โดยการส่งเสริมให้เกิดความร่วมมือในลักษณะเครือข่ายวิสาหกิจ (Cluster) การพัฒนามาตรฐานร่วมกับเครื่องมือและวัสดุ อุปกรณ์ ที่ใช้ในการเคลื่อนย้ายสินค้า การสนับสนุนให้สมาคมหรือผู้ผลิต หรือสมาคมธุรกิจเฉพาะด้านเข้ามามีบทบาทในการจัดระบบการบริหารโลจิสติกส์ของสาขา การพัฒนาระบบตรวจสอบย้อนกลับ (Traceability) และความสามารถในการติดตามการขนส่งหรือเคลื่อนย้ายสินค้า (Tracking ability) และการพัฒนาระบบขนส่งที่มีการควบคุมอุณหภูมิสำหรับสินค้าเกษตรเน่าเสียง่าย (Perishable) หรือสินค้าแช่แข็ง (Frozen) เป็นต้น

## 2. การเพิ่มประสิทธิภาพระบบขนส่งและโลจิสติกส์ (Transport and Logistics Network Optimization)

2.1 พัฒนาเครือข่ายโลจิสติกส์ในประเทศให้เชื่อมโยงอย่างบูรณาการ (Logistics Network Integration) ทั้งเครือข่ายภายในและการเชื่อมต่อไปสู่ต่างประเทศ

2.2 พัฒนาเส้นทางการค้า (New Trade Lanes) ผู้ตะวันออกเฉียงกลาง แอฟริกา และยุโรป ผ่านทางฝั่งทะเลอันดามัน เพื่อรองรับการพัฒนาพื้นที่อุตสาหกรรมใหม่และการขยายตัวของปริมาณการค้าระหว่างประเทศในระดับโลกและระดับภูมิภาค

## 3. การพัฒนาธุรกิจโลจิสติกส์ (Logistics Service Internationalization)

3.1 ปรับปรุงระบบภาษีและพิธีการศุลกากรที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้า ส่งออก-นำเข้า และการขนส่งสินค้าถ่ายลำ ให้เอื้ออำนวยต่อกระบวนการส่งออก-นำเข้า

3.2 สนับสนุนให้มีการจัดตั้งศูนย์รวบรวมและกระจายสินค้า (Distribution and Logistics Centers) ในตลาดเป้าหมายหลัก

3.3 ส่งเสริมการทำธุรกิจผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ (e-Commerce) เพื่อลดต้นทุนการจัดทำเอกสารและการนำส่งข้อมูลและมีการเชื่อมโยงข้อมูลทั้งระหว่างหน่วยงานผู้ให้บริการภาครัฐที่เกี่ยวข้องรัฐ-ธุรกิจ และธุรกิจ-ธุรกิจ (G2G, G2B และ B2B) ในรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์

3.4 เร่งรัดขยายการฝึกอบรมให้กับบุคลากรทั้งในภาคการผลิตและในธุรกิจ ให้บริการโลจิสติกส์

## 4. การปรับปรุงสิ่งแวดล้อมความสะดวกทางการค้า (Trade Facilitation Enhancement)

4.1 ส่งเสริมให้เกิดการลงทุนในธุรกิจผู้ให้บริการโลจิสติกส์ทั้งในลักษณะกลุ่มหรือเขตอุตสาหกรรมและรายธุรกิจ รวมทั้งสนับสนุนการร่วมลงทุนและความร่วมมือเชิงพันธมิตร (Strategic Alliance) ระหว่างผู้ให้บริการของไทย และระหว่างผู้ให้บริการของไทยกับผู้ให้บริการขนาดเล็กหรือขนาดกลางของต่างประเทศ

4.2 ส่งเสริมการพัฒนาธุรกิจให้บริการโลจิสติกส์เฉพาะด้านตามความต้องการของธุรกิจในประเทศ

4.3 พัฒนาระบบการนำส่งและแลกเปลี่ยนข้อมูลข่าวสารในกระบวนการโลจิสติกส์ให้เป็นอิเล็กทรอนิกส์ (e-Logistics) และพัฒนาระบบ Single Window Entry เป็นศูนย์กลางของระบบสำหรับให้บริการเพื่อการส่งออก-นำเข้าและโลจิสติกส์

## 5. การพัฒนากำลังคนและกลไกการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ (Capacity Building)

5.1 เร่งรัดขยายการฝึกอบรมให้กับบุคลากรทั้งในภาคการผลิตและในธุรกิจให้บริการโลจิสติกส์

5.2 ปรับปรุงกระบวนการผลิตบุคลากร การวิจัยและพัฒนา และวิชาชีพโลจิสติกส์ ให้สอดคล้องกับความต้องการของธุรกิจและได้มาตรฐานสากล และเอื้อต่อการพัฒนาบุคลากรให้มีระดับทักษะสูงขึ้น

5.3 สนับสนุนให้มีการพัฒนาระบบข้อมูลโลจิสติกส์สำหรับการบริหารจัดการโลจิสติกส์ทั้งในระดับมหภาคและธุรกิจเพื่อเป็นเครื่องมือในการวางแผนและขับเคลื่อนยุทธศาสตร์

5.4 สนับสนุนให้มีการจัดตั้งกลไกการประสานและกำกับนโยบายอย่างเป็นทางการ เพื่อเป็นกลไกหลักในการขับเคลื่อนกระบวนการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ

แผนภาพที่ 4-1 ภาพรวมแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย



ที่มา สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

**สรุปประเด็นปัญหาหลักในการดำเนินงานตามแผนยุทธศาสตร์ฯ ฉบับที่ 1**

จากผลการดำเนินงานตามแผนยุทธศาสตร์ฯ ดังกล่าวข้างต้น สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ได้ว่าจ้างที่ปรึกษาเพื่อทำการสังเคราะห์และสามารถสรุปประเด็นปัญหาหลักที่ทำให้ผลการดำเนินงานไม่เป็นไปตามแผนฯ เท่าที่ควร โดยจัดกลุ่มและแบ่งออกได้เป็น 3 ด้าน ซึ่งถือเป็นองค์ประกอบหรือปัจจัยสู่ความสำเร็จของการนำแผนยุทธศาสตร์ไปสู่การปฏิบัติ มีดังนี้

### 1. ด้านลักษณะและเนื้อหาของแผนยุทธศาสตร์

แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยในช่วง 5 ปีที่ผ่านมา ประสบความสำเร็จในการสร้างการรับรู้ และมีพัฒนาการที่ดีขึ้นแต่เป็นในเชิง ปริมาณมากกว่า คุณภาพ และด้วยอัตราที่ช้า โดยแผนยุทธศาสตร์มีความครอบคลุมในทุกประเด็นการพัฒนา จึงขาด การกำหนดจุดเน้น (Focus) ของแผน หรือไม่มีลักษณะของการเป็นกลยุทธ์เท่าที่ควร (not strategic enough) ประเด็นยุทธศาสตร์และกลยุทธ์การพัฒนามีลักษณะเป็น Functional Silo ซึ่งแบ่งหน้าที่และ หน่วยงานรับผิดชอบที่ชัดเจน ทำให้เกิดการแยกส่วนการทำงาน และส่งผลให้การดำเนินงานตาม แผนไม่สามารถบรรลุเป้าหมายในภาพรวมได้ อีกทั้งกลยุทธ์การพัฒนาโลจิสติกส์โดยส่วนใหญ่เน้น การเพิ่มประสิทธิภาพของระบบ โลจิสติกส์ ยังขาดการกำหนดกลยุทธ์การพัฒนาโลจิสติกส์เพื่อสร้าง โอกาสและมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจ และยกระดับขีดความสามารถในการแข่งขันของสินค้าและ ประเทศได้อย่างแท้จริง

### 2. ด้านการแปลงแผนยุทธศาสตร์

หน่วยงานที่เกี่ยวข้องขาดความเข้าใจเชิงลึกต่อโจทย์การพัฒนาโลจิสติกส์ของประเทศ และขาดกระบวนการสร้างความเข้าใจร่วมกันระหว่างหน่วยงานที่กำหนดนโยบายและหน่วยงาน ปฏิบัติในการแปลงกลยุทธ์การพัฒนาไปสู่การปฏิบัติ ทำให้ไม่สามารถแปลงแผนเป็นโครงการที่ดี และบรรลุเป้าหมายของการพัฒนาได้ นอกจากนั้นตัวชี้วัด (KPIs) ขาดคุณลักษณะที่ดี เนื่องจากเป็น ตัวชี้วัดในภาพกว้าง (ไม่สามารถระบุ/บ่งชี้ชัด) ตัวชี้วัดในระดับกลยุทธ์ส่วนใหญ่เป็นการวัดเชิง ปริมาณ ไม่สามารถเชื่อมโยงกับตัวชี้วัดในระดับเป้าหมายรวมของแผนได้อย่างชัดเจน รวมทั้ง ตัวชี้วัดบางตัวเป็นการวัดเชิงคุณภาพ ซึ่งขาดการจัดเก็บในทางปฏิบัติให้มีความแม่นยำและเชื่อถือ ได้ ประกอบกับขาดหลักเกณฑ์การจัดลำดับความสำคัญของแผนงาน/โครงการและกำหนด ระยะเวลาการดำเนินงาน (Roadmap) ที่ชัดเจน เพื่อประกอบการพิจารณาจัดสรรงบประมาณและ ดำเนินงานให้บรรลุเป้าหมายของแผน

### 3. ด้านการขับเคลื่อนแผนยุทธศาสตร์สู่การปฏิบัติ

ขาดความต่อเนื่องของการขับเคลื่อนแผนไปสู่การปฏิบัติอันเนื่องมาจากการขาด เสถียรภาพทางการเมืองในช่วงระยะ 5 ปีที่ผ่านมา และขาดกลไกหลักที่มีความเข้มแข็ง มี ประสิทธิภาพและอำนาจเพียงพอที่จะสามารถสั่งการให้เกิดการทำงานร่วมกันในลักษณะ Cross-Functional และสร้างเครือข่ายความร่วมมือ (Networking Collaboration) เพื่อการทำงานอย่างบูรณา การ นอกจากนั้นหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้องซึ่งเป็นกลไกในระดับปฏิบัติไม่ได้รับการเผยแพร่และ ถ่ายทอดองค์ความรู้ที่ดีพอเกี่ยวกับภารกิจด้าน โลจิสติกส์ ทำให้ขาดความเข้าใจอย่างถ่องแท้และไม่สามารถปฏิบัติงานที่ได้รับมอบหมายได้อย่างมีประสิทธิภาพ รวมทั้งงบประมาณที่ได้รับการจัดสรร

มีลักษณะกระจายตัว ทำให้ผลการดำเนินงานตามแผนยุทธศาสตร์ไม่สามารถสร้างผลกระทบในเชิงโครงสร้างหรือบรรลุเป้าหมายสุดท้ายได้ และยังมีความล่าช้าในการดำเนินงานเนื่องจากข้อจำกัดด้านระบบและระเบียบปฏิบัติของส่วนราชการ

3.1 แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ 2 (พ.ศ. 2556-2560) ซึ่งคณะรัฐมนตรีมีมติเห็นชอบเมื่อวันที่ 10 กันยายน 2556 โดยให้ความสำคัญกับการอำนวยความสะดวกทางการค้า และการจัดการโซ่อุปทานเพื่อความสามารถในการแข่งขันของประเทศ มีองค์ประกอบหลักคือ

3.2.1 3 เป้าหมายแห่งความสำเร็จ หรือ สามเหลี่ยมแห่งความสำเร็จ (Triangle of Achievements)

3.1.1.1 ตำแหน่งทางยุทธศาสตร์ (Strategic Position) ประเทศไทยควรวางบทบาทตนเองเป็นศูนย์กลางธุรกรรมการค้าและบริการของกลุ่มประเทศลุ่มแม่น้ำโขงและเป็นประตูการค้าสู่ตลาดเอเชีย (Trade and Service Hub of GMS, and Gateway to Asia) เพื่อให้สอดคล้องกับศักยภาพและหลักความได้เปรียบเชิงเปรียบเทียบ (Comparative advantage) และนำไปสู่ความร่วมมือและการเติบโตที่ยั่งยืนร่วมกันในภูมิภาค

3.1.1.2 เป้าประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ (Strategic Objectives) ประกอบด้วย 3 ส่วนคือ (1) การเพิ่มประสิทธิภาพและความสามารถในการตอบสนองลูกค้าของระบบ โลจิสติกส์ (Logistics Efficiency and Responsiveness) ทั้งในระดับสถานประกอบการ ระดับกลไก และกระบวนการอำนวยความสะดวกทางการค้าของประเทศ (2) การสร้างความเข้มแข็งและมูลค่าเพิ่มให้กับธุรกิจไทยในโซ่อุปทาน (Value Creation) และ (3) การเติบโตที่ช่วยลดความเหลื่อมล้ำทางเศรษฐกิจทั้งในระดับประเทศและระดับภูมิภาค (Regional Inclusive Growth)

3.1.1.3 ผลสัมฤทธิ์สุดท้าย (Ultimate Goal) การสร้างขีดความสามารถในการแข่งขันของภาคธุรกิจ และการสร้างความเติบโตทางเศรษฐกิจร่วมกันบนพื้นฐานของการมีภาคธุรกิจที่เข้มแข็งมีการกระจายโอกาสทางเศรษฐกิจ รวมถึงการคำนึงถึงคุณค่าที่สังคมต้องการทั้งเรื่องของการอนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติ สิ่งแวดล้อม และพลังงาน การมีชีวิตอย่างมีคุณภาพ และการให้คุณค่าความเป็นมนุษย์กับคนทุกระดับ ท้ายที่สุดจะก่อให้เกิดผลลัพธ์ที่บูรณาการไปสู่การยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชนร่วมกันอย่างยั่งยืนในภูมิภาค

3.2.2 องค์ประกอบที่ 2 ที่จะบรรลุ เป้าหมายข้างต้นได้คือ ต้องมี 3 ภารกิจ 7 ประเด็นยุทธศาสตร์ และ 21 กลยุทธ์ ดังต่อไปนี้

3.2.2.1 ภารกิจที่ 1 สร้างความเข้มแข็งให้กับผู้ประกอบการไทยในโซ่อุปทาน (Supply Chain Enhancement)

3.2.2.1.1 ยุทธศาสตร์ที่ 1 เพิ่มขีดความสามารถในการบริหารจัดการ  
จัดการโซ่อุปทาน

กลยุทธ์ที่ 1 ส่งเสริมบทบาทของเกษตรกรและผู้ประกอบการเกษตรในโซ่อุปทานสินค้าเกษตรและอาหารจากต้นน้ำถึงปลายน้ำ

กลยุทธ์ที่ 2 เพิ่มขีดความสามารถในการบริหารจัดการโซ่อุปทานให้กับผู้ประกอบการอุตสาหกรรมไทยและธุรกิจบริการที่มีศักยภาพสูง

3.2.2.1.2 ยุทธศาสตร์ที่ 2 ส่งเสริมธุรกิจการค้าและบริการในพื้นที่เมืองชายแดน

กลยุทธ์ที่ 1 ส่งเสริมการลงทุนพัฒนาพื้นที่การค้าและบริการในเขตเมืองที่ห่างจากพื้นที่ชายแดนประมาณ 30-50 กิโลเมตร

กลยุทธ์ที่ 2 พัฒนาจุดผ่านแดนถาวร/ชั่วคราว/จุดผ่อนปรนที่มีศักยภาพทางการค้าให้เป็นด่านถาวรที่ได้มาตรฐานสากล (Standardize CIQ) แยกจุดตรวจการผ่านแดนของคน และสินค้าออกจากกัน

กลยุทธ์ที่ 3 สนับสนุนการขยายฐานการผลิตและโซ่อุปทานของธุรกิจไปยังเมืองชายแดนของประเทศเพื่อนบ้าน

กลยุทธ์ที่ 4 สนับสนุนการพัฒนาท่าเรือและนิคมอุตสาหกรรมทวาย

3.2.2.2 ภารกิจที่ 2 การยกระดับประสิทธิภาพระบบอำนวยความสะดวกทางการค้า (Trade Facilitation Enhancement)

3.2.2.2.1 ยุทธศาสตร์ที่ 5 พัฒนาบริการขนส่งและเครือข่ายโลจิสติกส์ตามเส้นทาง

กลยุทธ์ที่ 6 เพิ่มขีดความสามารถและความปลอดภัยของการขนส่งสินค้าทางบกสู่ประตูการค้าหลัก

กลยุทธ์ที่ 7 ส่งเสริมการเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งไปสู่ทางลำน้ำ (Inland Waterway) และพัฒนาระบบท่าเรือหลักและบริการเรือชายฝั่งเพื่อการประหยัดพลังงาน

กลยุทธ์ที่ 8 ขยายความสามารถและพัฒนารูปแบบของสนามบินสุวรรณภูมิให้เป็นประตูการค้าที่สามารถสร้างมูลค่าเพิ่ม (Value Creation Facility) ให้กับธุรกิจการค้าระหว่างประเทศ

กลยุทธ์ที่ 9 ส่งเสริมให้ภาคเอกชนเข้ามามีส่วนร่วมในการพัฒนาเครือข่ายและเขตอุตสาหกรรมบริการเชื่อมโยงการขนส่งสินค้าหลายรูปแบบและอุตสาหกรรมให้บริการโลจิสติกส์ (Freight Village and Logistics Park)

3.2.2.2.2 ยุทธศาสตร์ที่ 4 พัฒนาระบบอำนวยความสะดวกทางการค้า

กลยุทธ์ที่ 10 เร่งรัดการพัฒนาและขยายการเชื่อมโยง NSW ที่เกี่ยวกับธุรกรรมเอกสารอิเล็กทรอนิกส์ของภาครัฐ (Regulatory NSW) ไปสู่กลุ่มผู้ประกอบการขนส่งผ่านท่า (Port Community System) และส่งเสริมการพัฒนาระบบ NSW และ e-Logistics ในประเทศเพื่อนบ้าน

กลยุทธ์ที่ 11 ดำเนินการจัดตั้งองค์กรกำกับบริหารการจัดการระบบ NSW (Business Model) ที่มีประสิทธิภาพ กลยุทธ์ที่ 3 สนับสนุนการขยายฐานการผลิตและโซ่อุปทานของธุรกิจไปยังเมืองชายแดนของประเทศเพื่อนบ้าน

กลยุทธ์ที่ 12 ผลักดันการออกกฎหมาย เพื่ออำนวยความสะดวก และรองรับระบบต่างๆ

3.2.2.2.3 ยุทธศาสตร์ที่ 5 ส่งเสริมการพัฒนาบริการและขยายเครือข่ายของผู้ให้บริการโลจิสติกส์

กลยุทธ์ที่ 13 ส่งเสริม Best Practice และการยกระดับผู้ให้บริการโลจิสติกส์แบบต่างๆ ให้ได้การรับรองคุณภาพระดับมาตรฐานสากล

กลยุทธ์ที่ 14 สนับสนุนให้มีการจัดตั้งศูนย์ให้คำปรึกษานักลงทุนไทย (Business Consulting Unit) ในประเทศภูมิภาคอาเซียน

กลยุทธ์ที่ 15 ส่งเสริมกิจกรรมสนับสนุนการขยายเครือข่ายของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทย (LSPs)

3.2.2.3 ภารกิจที่ 3 การพัฒนาปัจจัยสนับสนุน (Capacity Building and Policy Driving Factors)

3.2.2.3.1 ยุทธศาสตร์ที่ 6 ปรับปรุงระบบการพัฒนาและจัดการกำลังคน (Human Resource Development System)

กลยุทธ์ที่ 17 สนับสนุนการปรับปรุงการเรียนการสอนให้สอดคล้องกับความต้องการของ ภาคธุรกิจและแนวโน้มการบริหารจัดการที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม



กลยุทธ์ที่ 18 การพัฒนาบุคลากรทางธุรกิจสำหรับการค้าชายแดน

กลยุทธ์ที่ 19 ผลักดันให้มีการพัฒนาและยกระดับมาตรฐานวิชาชีพให้กับบุคลากรในสาขา โลจิสติกส์

3.2.2.3.2 ยุทธศาสตร์ที่ 7 พัฒนาระบบติดตามและประเมินผลเพื่อการปรับปรุงตนเอง (Monitoring System for Self Improvement) และสร้างความเข้มแข็งให้กับองค์กร/เครือข่ายขับเคลื่อนยุทธศาสตร์

กลยุทธ์ที่ 20 พัฒนาระบบตัวชี้วัดประสิทธิภาพและประสิทธิผล (Strategic KPI) การให้บริการของหน่วยงานภาครัฐและระบบการติดตามและรายงานผลการดำเนินงานตามแผนอย่างสม่ำเสมอและต่อเนื่อง

กลยุทธ์ที่ 21 สร้างความเข้มแข็งให้กับองค์กร/เครือข่ายขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ (Center for Continuity)

### สรุปประเด็นปัญหาหลักในการดำเนินงานตามแผนยุทธศาสตร์ฯ ฉบับที่ 2

#### 1. การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ภาพรวม

ระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยในภาพรวมดีขึ้น ภาครัฐและภาคเอกชนให้ความสำคัญอย่างต่อเนื่อง ส่งผลให้ต้นทุนโลจิสติกส์ของไทยมีแนวโน้มลดลงจากร้อยละ 17.1 ต่อ GDP ในปี 2550 เป็น ร้อยละ 14.2 ต่อ GDP ในปี 2557 การจัดอันดับความยาก-ง่ายในการประกอบธุรกิจของธนาคารโลกมีแนวโน้มลดลงจากที่เคยอยู่ในอันดับ 10 ในปี 2552 เป็นอันดับที่ 56 ในปี 2559 เนื่องจากสาเหตุหลักที่ประเทศอื่นมีการพัฒนากระบวนการและการบูรณาการข้อมูลนำเข้าส่งออกสินค้า การพัฒนาระบบ National Single Window อย่างต่อเนื่องและรวดเร็วกว่าประเทศไทย แม้ว่าประเทศไทยสนับสนุนการพัฒนาระบบดังกล่าวได้ในระดับหนึ่ง แต่ไม่รวดเร็วพอ ไม่สามารถลดจำนวนเอกสารและค่าใช้จ่ายได้อย่างแท้จริง

#### 2. การสร้างความเข้มแข็งให้ผู้ประกอบการไทยในการเก็บเกี่ยวมูลค่าเพิ่มจากโซ่อุปทาน

มีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกด้านโลจิสติกส์ภาคเกษตรมากขึ้น เช่นการปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐาน สิ่งอำนวยความสะดวกสุขอนามัยบริเวณท่าเทียบเรือ การก่อสร้างโกดังเก็บสต็อกยาง เป็นต้น อย่างไรก็ตาม การบริหารจัดการโลจิสติกส์ภาคเกษตรยังดำเนินการได้จำกัดและเก็บเกี่ยวมูลค่าเพิ่มในโซ่อุปทานได้น้อย เกษตรกรส่วนใหญ่ยังขาดองค์ความรู้ ความเข้าใจ และทักษะที่เพียงพอสำหรับการบริหารจัดการกิจกรรมโลจิสติกส์ภายในฟาร์มให้มีประสิทธิภาพ

การพัฒนาประสิทธิภาพโลจิสติกส์บริเวณชายแดนเน้นการพัฒนาเชิงโครงสร้างพื้นฐานเป็นหลัก อย่างไรก็ตาม พบว่ายังมีปัญหาติดขัดในขั้นตอน/วิธีการอำนวยความสะดวกด้านศุลกากรและการตรวจคนเข้าเมืองเนื่องจากยังมีการดำเนินการแยกส่วน ไม่มีการปรับปรุงบูรณาการกฎหมาย กฎระเบียบรวมถึงวิธีการปฏิบัติเพื่ออำนวยความสะดวกทางการค้าให้กับผู้ประกอบการอย่างแท้จริง

### 3. การพัฒนาปัจจัยสนับสนุนการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์

การพัฒนาบุคลากรด้าน โลจิสติกส์สถาบันการศึกษาต่างๆทั้งในระดับอุดมศึกษาและอาชีวศึกษา ผลิตนักศึกษาได้จำนวนหนึ่ง แต่ในภาพรวมพบว่า ยังมุ่งเน้นผลิตบุคลากรด้านการบริหารจัดการทั่วไปเกือบทั้งหมด ขาดหลักสูตรที่เน้นการผลิตบุคลากรให้มีความเชี่ยวชาญเชิงเทคนิค หรือความเชี่ยวชาญพิเศษเฉพาะด้าน

การจัดทำฐานข้อมูลเกี่ยวกับการขนส่งและ โลจิสติกส์ยังอยู่ในรูปแบบเอกเทศที่ต่างหน่วยงานต่างดำเนินการ และไม่มีการบูรณาการข้อมูลร่วมกัน นอกจากนี้ข้อมูลบางอย่างที่จำเป็นก็ยังไม่มีการดำเนินการเก็บรวบรวมอย่างเป็นระบบ

## สรุปข้อคิดเห็นจากการสัมภาษณ์ผู้ทรงคุณวุฒิทางด้านโลจิสติกส์

จากการสัมภาษณ์ผู้ทรงคุณวุฒิทางด้าน โลจิสติกส์ของประเทศไทยในหลากหลายองค์กรสามารถสรุปได้ดังนี้

ตารางที่ 4-1 สรุปข้อคิดเห็นจากการสัมภาษณ์ผู้ทรงคุณวุฒิทางด้านโลจิสติกส์ของประเทศไทย

| ผู้ทรงคุณวุฒิด้าน โลจิสติกส์ | ตำแหน่ง   | ข้อคิดเห็น   |
|------------------------------|---|--|
| อธิฏ จิตรานุเคราะห์          | นักวิเคราะห์นโยบายและแผนชำนาญการและหัวหน้ากลุ่มโลจิสติกส์และการขนส่ง สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร | <ul style="list-style-type: none"> <li>ระบบการขนส่งทางรางและทางน้ำไม่ได้รับการพัฒนาเท่าที่ควร ส่วนใหญ่ระบบถนนจะได้รับการพัฒนามากเนื่องจากเห็นผลตอบแทนเร็วกว่า</li> <li>ระบบโครงสร้างพื้นฐานด้าน โลจิสติกส์ของประเทศไทยได้รับการพัฒนาพอสมควรเน้นเรื่องการจัดการให้มากขึ้นในอนาคต</li> <li>กฎหมายทางด้านศุลกากร มีความล้าหลังยังไม่เอื้อให้เกิดความสะดวกทางการค้า</li> </ul> |

ตารางที่ 4-1 สรุปข้อคิดเห็นจากการสัมภาษณ์ผู้ทรงคุณวุฒิทางด้านโลจิสติกส์ของประเทศไทย

| ผู้ทรงคุณวุฒิด้าน โลจิสติกส์ | ตำแหน่ง  | ข้อคิดเห็น  |
|------------------------------|--|---|
|                              |  | <ul style="list-style-type: none"> <li>● National Single Window กับ Common Control Area จะช่วยให้เกิดความรวดเร็วและสะดวกในการขนส่ง</li> <li>● กฎหมายจำกัดการลงทุนต่างชาติให้เข้ามาลงทุนด้านโลจิสติกส์ ทำให้ไม่มีการนำความรู้เทคโนโลยีใหม่ๆ เข้ามา</li> <li>● ประเทศไทยพึ่งพาผู้ให้บริการ โลจิสติกส์รายใหญ่เพียงไม่กี่ราย</li> <li>● บุคลากรด้าน โลจิสติกส์ของประเทศไทย มี Productivity ต่ำ</li> <li>● ระบบการจัดการ โลจิสติกส์ในปัจจุบัน ต้องมุ่งเน้น ไปทางด้านความรวดเร็วในการขนส่ง เพื่อรองรับธุรกรรมพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์</li> </ul> |
| พรกนก วิญญาวรรม              | ผู้อำนวยการศูนย์เพื่อการพัฒนาความสามารถในการแข่งขัน, สมาคมการจัดการธุรกิจแห่งประเทศไทย | <ul style="list-style-type: none"> <li>● ควรนำเทคโนโลยีสารสนเทศเข้ามาสนับสนุนเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการขนส่ง ลดการขนส่งเที่ยวเปล่า รวมถึงสร้างพิธีการศุลกากรที่รวดเร็วและครบวงจร ซึ่งจะเพิ่มความสามารถทางการแข่งขันให้กับประเทศได้</li> <li>● การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ควรเปิดเสรีทางการแข่งขัน และร่วมมือกันระหว่างประเทศในอนุภูมิภาค เพื่อประโยชน์ร่วมกัน</li> </ul>   |
| พงษ์ศักดิ์ พิบูลศักดิ์       | รองเลขาธิการ สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย สายงานโลจิสติกส์                               | <ul style="list-style-type: none"> <li>● โลจิสติกส์ ต้อง เป็น ตัว สนับสนุนอุตสาหกรรม และการค้า ไม่ใช่เป็นปัจจัยหลักในการนำเศรษฐกิจ</li> <li>● ผู้ให้บริการ โลจิสติกส์ต้องเป็น Business</li> </ul>   |

ตารางที่ 4-1 สรุปข้อคิดเห็นจากการสัมภาษณ์ผู้ทรงคุณวุฒิทางด้านโลจิสติกส์ของประเทศไทย

| ผู้ทรงคุณวุฒิด้าน โลจิสติกส์                                   | ตำแหน่ง  | ข้อคิดเห็น  |
|--|--|---|
|  |  | <p>Partner กับผู้ผลิตสินค้าและผู้ให้บริการ และปรับตัวให้ทัน</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● การทำโลจิสติกส์ต้องร่วมมือร่วมใจกับประเทศเพื่อนบ้านเพื่อให้เกิดการเชื่อมโยงระหว่างกัน ไม่ใช่แค่ในประเทศไทย โดยหาทางสนับสนุนด้านแหล่งเงินทุนให้กับประเทศเพื่อนบ้าน</li> </ul>   |
| <p>รุธิร์ พนมยงค์</p>  | <p>ผู้อำนวยการศูนย์วิจัยโลจิสติกส์ คณะพาณิชยศาสตร์และการบัญชี มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์</p>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>● การพัฒนากระบวนการอำนวยความสะดวกทางการค้าการลงทุนเป็นหัวใจในการพัฒนาให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ และควรช่วยประเทศเพื่อนบ้านในการวางกรอบกฎระเบียบนี้ด้วย</li> <li>● ควรมีการวางหน้าที่ความรับผิดชอบของภาครัฐ ภาคเอกชน และภาคการศึกษาให้ชัดเจน เพื่อให้ร่วมกันพัฒนาโลจิสติกส์ของประเทศ</li> </ul>  |
| <p>สุริยนต์ รัชฎกิจจานุกิจ<br/><br/>ณัฐพงศ์ สุขจินดาเสถียร</p> | <p>ผู้อำนวยการสำนักพัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขันทางเศรษฐกิจ , สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ<br/><br/>Plan and Policy Analyst, สำนักงานคณะกรรมการ</p> | <ul style="list-style-type: none"> <li>● โครงสร้างพื้นฐานทางโลจิสติกส์มีเยอะเพียงพอแล้ว แต่การอำนวยความสะดวกทางการค้าเป็นหัวใจสำคัญในการพัฒนาโลจิสติกส์ให้เป็นศูนย์กลางในอนุภูมิภาค</li> <li>● ประเทศไทยกำลังขาดแคลนทรัพยากรบุคคลด้านการนำวางแผนกลยุทธ์ในระดับ Supply Chain ต้องเร่งพัฒนา</li> <li>● ผู้ให้บริการด้านโลจิสติกส์รายเล็กมักถูกซื้อกิจการโดยรายใหญ่ที่มีเครือข่ายทั่วโลก และพร้อมกว่า เพราะธุรกิจนี้ยังมี</li> </ul> |

ตารางที่ 4-1 สรุปข้อคิดเห็นจากการสัมภาษณ์ผู้ทรงคุณวุฒิทางด้านโลจิสติกส์ของประเทศไทย

| ผู้ทรงคุณวุฒิด้าน โลจิสติกส์ | ตำแหน่ง  | ข้อคิดเห็น   |
|------------------------------|--|--|
|                              | พัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ                                       | <p>ขนาดใหญ่ยิ่งได้เปรียบ ดังนั้นภาครัฐต้องสนับสนุนให้รายเล็กมีความได้เปรียบทางการแข่งขันเพิ่มขึ้น</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● NSW ต้องขับเคลื่อนให้แล้วเสร็จ หลายหน่วยงานมีการตื่นตัว และปรับให้ธุรกรรมเป็นอิเล็กทรอนิกส์แล้ว แต่ยังไม่เรียบร้อยทั้งหมด</li> <li>● ภาครัฐและเอกชนต้องร่วมมือกันอย่างจริงจัง เพื่อคิดกลยุทธ์ในการบุกเบิกไปยังตลาดต่างประเทศ</li> </ul>   |
| ยู เจียรฮีนยงพงค์            | กรรมการสายงานโครงสร้างพื้นฐานและโลจิสติกส์, สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย | <ul style="list-style-type: none"> <li>● การวางยุทธศาสตร์ทางการขนส่งต้องทำเพื่อให้รองรับกับประเทศเพื่อนบ้านทั้งด้านฝั่งตะวันออก (แนวรับเนื่องจากมีสินค้าไหลเข้ามาจากจีนค่อนข้างเยอะ) และฝั่งตะวันตก (แนวรุกเนื่องจากยังไม่มีคู่แข่งในการทำตลาดมาก และเป็นตลาดใหม่)</li> <li>● ด้านศุลกากรต้องปรับปรุงเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการขนส่งให้รวดเร็วไม่ให้ติดขัด รวมถึงต้องทำเอกสารการส่งออกนำเข้าให้เป็นอิเล็กทรอนิกส์อย่างสมบูรณ์</li> <li>● สร้างจิตวิญญาณแห่งการเป็นอาเซียนให้เห็นประโยชน์ร่วมกันให้ได้</li> </ul> |
| สยามรัฐ สุทธานุกูล           | กรรมการผู้จัดการ, SCG Logistics Management Company Limited             | <ul style="list-style-type: none"> <li>● เส้นทาง R9 ต้องได้รับการพัฒนาเพื่อเชื่อมต่อกับไทยไป ลาว เวียดนาม ถึงประเทศจีน</li> <li>● ควรมีการให้ความร่วมมือและการ</li> </ul>  |

ตารางที่ 4-1 สรุปข้อคิดเห็นจากการสัมภาษณ์ผู้ทรงคุณวุฒิทางด้านโลจิสติกส์ของประเทศไทย

| ผู้ทรงคุณวุฒิด้าน โลจิสติกส์ | ตำแหน่ง   | ข้อคิดเห็น   |
|------------------------------|---|--|
| พิมพ์พรรณ โพธิ์ประดิษฐ์      | Overseas Business<br>Manager, SCG<br>Logistics<br>Management<br>Company Limited | ช่วยเหลือระหว่างรัฐต่อรัฐ เพื่อสนับสนุนการพัฒนา ระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยเพื่อนบ้าน เพื่อให้ได้ประโยชน์ร่วมกันในภาพรวม  |
| วิภากร วิระชะนัง             | Business Planning<br>Manager, SCG<br>Logistics<br>Management<br>Company Limited |  |
|                              |   | <ul style="list-style-type: none"> <li>● กฎหมายศุลกากรต้องเอื้ออำนวยความสะดวกต่อการขนส่งระหว่างประเทศ</li> <li>● บุคลากรด้านโลจิสติกส์ด้านปฏิบัติการยังไม่เพียงพอต่อความต้องการ ภาคการศึกษาผลิตไม่เพียงพอ และยังไม่มีความรู้ด้านภาษาของประเทศไทยเพื่อนบ้าน</li> <li>● รัฐต้องช่วย Subsidize เอกชนในเรื่องการขนส่ง E Commerce ในช่วงแรกเพื่อส่งเสริมผู้ประกอบการ จนกว่า E Commerce จะได้รับความนิยมมากขึ้น และสินค้าจะมีปริมาณมากเพียงพอ และควรมีกฎระเบียบเพื่อรองรับการขนส่งสำหรับ E Commerce ข้ามแดน เพื่อให้เกิดความรวดเร็วในการขนส่ง</li> </ul> |

## การวิเคราะห์จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และอุปสรรค (SWOT Analysis) ต่อระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย

### 1. โอกาส

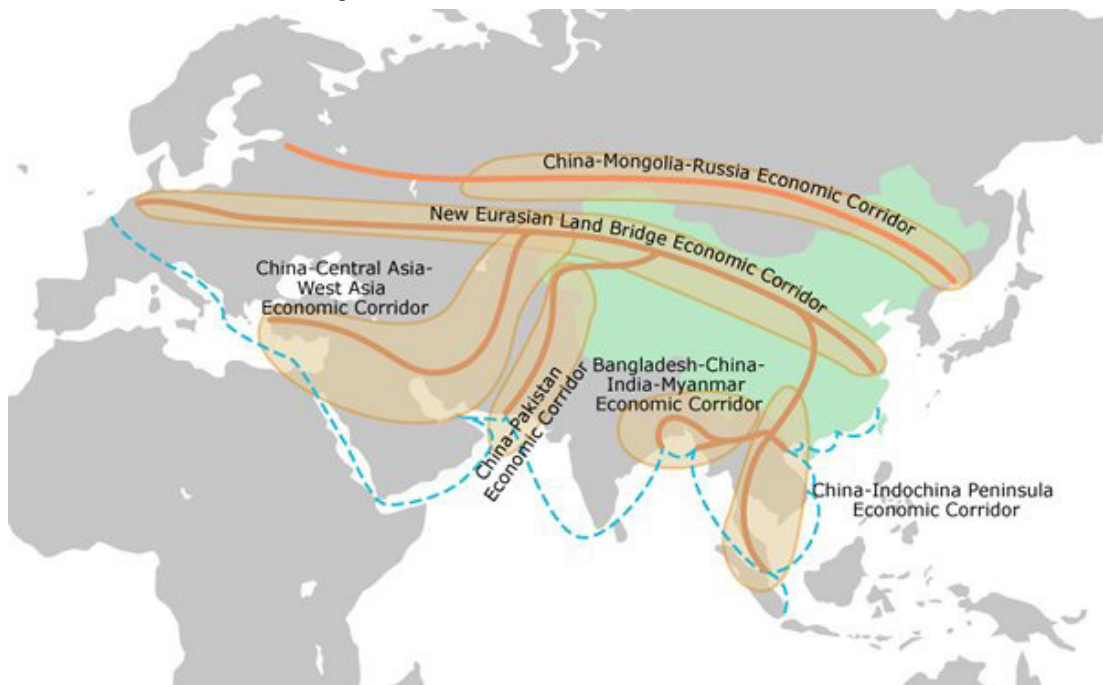
1.1 ประเทศจีนมีนโยบาย One Belt, One Road ซึ่งคือนโยบายของประธานาธิบดีจีน (นายสี จิ้นผิง) ซึ่งเป็นแนวคิดที่ถูกริเริ่มขึ้นจากการรวม 2 แนวคิดที่รัฐบาลจีนได้เคยประกาศไว้ก่อนหน้านี้ นั่นคือ “Silk Road Economic Belt” และ “21st Century Maritime Silk Road” โดยวัตถุประสงค์เพื่อให้ความสำคัญของการเชื่อมโยงด้านโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งและการติดต่อสื่อสารในภูมิภาค ที่มีผลต่อการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจและการเสริมสร้างความร่วมมือในการรวมกลุ่มที่ลึกซึ้ง และเพื่อการสร้างอำนาจและอิทธิพลทางเศรษฐกิจในเอเชีย และขยายต่อไปยัง

ภูมิภาคใกล้เคียงเป็นการส่งเสริมการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานในเอเชีย และภูมิภาคที่ต่อเนื่อง และเพิ่มความเข้มแข็งของความร่วมมือทางเศรษฐกิจในภูมิภาค

One Belt, One Road หรือโครงการหนึ่งแถบ หนึ่งเส้นทาง ประกอบด้วย เติญยทางบก 6 เส้นทาง และเส้นทางทะเล 1 เส้นทาง เส้นทางเติญยทางบกประกอบด้วย (1) เส้นทางยูเรเชีย (Eurasia) จากตะวันตกจีนถึงตะวันตกรัสเซีย (2) เส้นทางจีน-มองโกเลีย-รัสเซีย ตะวันออก (3) เส้นทางตะวันตกจีน-เอเชียกลาง-ตุรกี (4) เส้นทางจีน-แหลมอินโดจีน-สิงคโปร์ (5) เส้นทาง จีน-ปากีสถาน (6) เส้นทางจีน-พม่า-บังกลาเทศ-อินเดีย ส่วนเส้นทางทะเล เริ่มจากเมืองชายฝั่งของจีน ผ่านสิงคโปร์ มาเลเซีย อินเดีย และทะเลเมดิเตอร์เรเนียน

ซึ่งหากประเทศไทยพัฒนาระบบโลจิสติกส์จนสามารถเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขงได้อย่างเต็มตัวแล้วจะสามารถเชื่อมต่อกับเส้นทาง One Belt, One Road ผ่านเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจเหนือ-ใต้ ที่เชื่อมไปถึงเมืองคุนหมิง (Kunming) ได้ นั่นหมายถึงว่าจะสามารถเชื่อมต่อกับเส้นทางคมนาคมไปยังหลายเมืองในจีน และหลายประเทศ ในทวีปเอเชีย รวมถึงข้ามไปยังทวีปยุโรปได้ นี่จึงเป็นโอกาสที่น่าสนใจของประเทศไทยในการขยายตลาดสินค้าไทยไปยังตลาดโลกได้

#### แผนภาพที่ 4-2 ระเบียงเศรษฐกิจตามนโยบาย One Belt One Road



ที่มา : HKTDC Reseach, <http://economists-pick-research.hktdc.com>, 2015

1.2 การให้บริการด้านโลจิสติกส์ ทั้งการเป็นผู้รับจ้างช่วงให้แก่ผู้ประกอบการรายใหญ่ หรือชาวต่างชาติ รวมทั้งบริการโลจิสติกส์บุคคลที่สามในเอเชียจะมีแนวโน้มขยายตัวได้ดี เนื่องจากการย้ายฐานศูนย์กลางการผลิตการค้าของโลก จากการเปลี่ยนขั้วทางเศรษฐกิจมายังประเทศในเอเชียซึ่งยังมีโอกาสขยายตัวของระบบเศรษฐกิจพร้อมกับกำลังซื้อของชนชั้นกลาง โดยเฉพาะอย่างยิ่งกลุ่มประเทศในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง คือประเทศ กัมพูชา ลาว เมียนมา เวียดนาม และจีนตอนใต้ ซึ่งเป็นประเทศในกลุ่ม ASEAN ที่มีแนวโน้มเศรษฐกิจโตต่อเนื่อง และยังมีแร่ธาตุทรัพยากรอุดมสมบูรณ์ และยังมีค่าจ้างแรงงานไม่สูงนัก จึงเป็นกลุ่มประเทศที่มีคนสนใจเข้าไปลงทุนการผลิตและการตลาด นอกจากนี้การพัฒนาฐานการผลิตใหม่ผลักดันให้เกิดพื้นที่นิคมอุตสาหกรรมและท่าเรือแห่งใหม่ เกิดโอกาสสำหรับการปรับโครงสร้างระเบียบเศรษฐกิจใหม่และโซ่อุปทานภูมิภาค ช่วยเปิดเส้นทางการค้าไปยังตลาดฝั่งตะวันตกของประเทศไทยและอาเซียน ขยายความเจริญด้านโครงสร้างพื้นฐาน พัฒนาอุตสาหกรรมการผลิต การค้า การลงทุนและการขนส่งตลอดเส้นทางเศรษฐกิจ

นี่จึงถือเป็นโอกาสสำคัญของไทยในการเข้าถึงตลาดการค้าใหม่ การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยในช่วงต่อไปจำเป็นต้องปรับทิศทางการยุทธศาสตร์ระบบเชื่อมโยงเส้นทางสู่ประเทศเพื่อนบ้านในภูมิภาค การบริหารจัดการต้นทุนที่มีประสิทธิภาพ พัฒนาระบบอำนวยความสะดวกทางการค้าเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ และพัฒนาบุคลากรให้พร้อมสำหรับยุทธศาสตร์ดังกล่าว

1.3 รูปแบบการค้ามีแนวโน้มเปลี่ยนแปลงสู่การค้าเสรีเฉพาะกลุ่มมากขึ้นและมีการรวมกลุ่มเศรษฐกิจที่หลากหลาย เพื่อขยายการค้าและการลงทุนระหว่างประเทศ การผลักดันให้เกิดการรวมกลุ่มทางเศรษฐกิจรูปแบบใหม่เพื่อสร้างอำนาจต่อรอง เช่น Trans-Pacific Partnership (TPP) ซึ่งจะเปิดกว้างขึ้นสำหรับการค้าและการลงทุน ขณะเดียวกัน ส่งผลให้รูปแบบการค้าในระยะต่อไปมีความเป็นเสรีและการแข่งขันเข้มข้นขึ้น

1.4 การเปลี่ยนแปลงเทคโนโลยีและนวัตกรรมที่มีความก้าวหน้าอย่างรวดเร็ว แนวโน้มการทำธุรกิจและธุรกรรมบนโครงข่ายดิจิทัลเพิ่มขึ้น การพัฒนาเทคโนโลยีและเครื่องทางการเงินใหม่ๆ การพัฒนาเทคโนโลยีในอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ การใช้ Internet of Things (IoT), Radio Frequency Identification (RFID), และ Automatic Identification and Data Capture (AIDC) technologies มาพัฒนาการบริหารจัดการคลังสินค้าซึ่งช่วยให้ผู้ประกอบการรู้ตำแหน่งสถานะของสินค้า นวัตกรรมของการขนส่งและธุรกิจรูปแบบใหม่ เช่น การขนส่งโดย Drone สำหรับการขนส่งในเมือง การใช้พาหนะขับด้วยตนเอง (Driverless Vehicles) เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพและความปลอดภัย การนำ Truck Uberization มาช่วยแก้ปัญหาการบรรทุกที่มีพื้นที่เหลือ แนวโน้มการนำ



เทคโนโลยีหุ่นยนต์มาใช้ในกระบวนการผลิตมากขึ้น ส่งผลให้ประเทศไทยจำเป็นต้องติดตามความก้าวหน้าและผลักดันการพัฒนาเศรษฐกิจบนฐานความรู้ทางวิทยาศาสตร์ เทคโนโลยี และนวัตกรรมในอนาคต

1.5 การพัฒนาพลังงานทางเลือก: การพัฒนาพลังงานทางเลือกอย่างเช่น เชื้อเพลิงชีวภาพ (Biofuel) เช่น น้ำมันแก๊สโซฮอล์ และไบโอดีเซล ซึ่งสามารถผลิตได้จากผลผลิตทางการเกษตร อาทิ อ้อย มันสำปะหลัง และปาล์มน้ำมัน เป็นต้น จะทำให้ลดการพึ่งพิงน้ำมัน ซึ่งราคามีแนวโน้มผันผวนและสูงขึ้น อีกทั้งประเทศสมาชิกอาเซียนยังเป็นแหล่งผลิตวัตถุดิบเพื่อผลิตพลังงานทางเลือกที่สำคัญอีกด้วย

## 2. อุปสรรค

2.1 ไม่เพียงแต่ไทยที่มุ่งที่จะเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ของอาเซียนเท่านั้น ประเทศอื่นๆ ในอาเซียนอย่าง เมียนมา เวียดนาม สิงคโปร์ และมาเลเซียก็มีเป้าหมายเช่นเดียวกัน ซึ่งอาจทำให้เป้าหมายดังกล่าวของไทยเป็นสิ่งที่ท้าทายมากขึ้น ทั้งนี้จากการจัดอันดับความสามารถในการแข่งขันในด้านโลจิสติกส์ของ ธนาคาร โลก พบว่าไทยยังมีอันดับที่ต่ำกว่าสิงคโปร์และมาเลเซีย โดยเฉพาะสิงคโปร์นั้นเป็นประเทศที่ถูกจัดอยู่ในอันดับต้นๆ ของโลก โดยเป็นอันดับที่ 2 ในปี 2553 นอกจากนี้ ภาครัฐของสิงคโปร์และมาเลเซียยังมีนโยบายที่ค่อนข้างชัดเจนที่จะพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ ประกอบกับนโยบายพัฒนาในด้านอื่นๆ ที่สอดคล้องและสนับสนุนอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ เช่น การศึกษาที่เน้นภาษาต่างประเทศให้เป็นภาษาที่ 2 การศึกษาด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ ขณะที่นโยบายด้านเศรษฐกิจยังเป็นมิตรกับการลงทุนในต่างประเทศ โดยเฉพาะสิงคโปร์ จึงทำให้ธุรกิจและบุคลากรในสิงคโปร์มีความคุ้นเคยกับธุรกิจระหว่างประเทศ และมีทักษะในการบริหารจัดการ

2.2 การเปิดเสรีทำการค้าในรูปแบบต่างๆ ก็ทำให้เกิดมาตรการกีดกันทางการค้าที่ไม่ใช่ภาษีเพิ่มมากขึ้น เช่น การออกกฎระเบียบ มาตรฐานสินค้าและบริการ มาตรฐานสิ่งแวดล้อม และสิทธิมนุษยชน เป็นต้น ซึ่งทำให้ประเทศไทยต้องพัฒนามาตรฐานการขนส่งและโลจิสติกส์ การอำนวยความสะดวกทางการค้า และ ปรับปรุงกฎระเบียบภายในให้สอดคล้องกับข้อตกลงระหว่างประเทศ

2.3 การเปลี่ยนแปลงนโยบายทางการค้าของต่างประเทศ ผลการเปลี่ยนแปลงผู้นำของประเทศสหรัฐอเมริกา อาจส่งผลกระทบต่อการค้าและการความร่วมมือเรื่องกรอบการค้าระหว่างประเทศ จากแนวโน้มนโยบายที่มุ่งเน้นการเป็นชาตินิยมและให้ความสำคัญกับการเพิ่มอุปสงค์ภายในประเทศ รวมทั้งการปกป้องการค้าของสหรัฐฯ เช่น ผลกระทบจากการถอนตัวออกจากความตกลงหุ้นส่วนยุทธศาสตร์เศรษฐกิจภูมิภาคเอเชีย-แปซิฟิก (Trans-Pacific Partnership) การ

เคลื่อนย้ายเงินลงทุนในต่างชาติ และมาตรการตั้งกำแพงภาษีต่อสินค้านำเข้าจากจีน ซึ่งหากเศรษฐกิจในประเทศคู่ค้าที่สำคัญของไทยอย่าง สหรัฐฯ และจีนมีการชะลอตัว อาจส่งผลกระทบต่อการค้าโลกโดยรวม และหากนโยบายการค้าระหว่างจีนและสหรัฐฯ ทวีความรุนแรงจนเป็นสงครามการค้า จะส่งผลกระทบต่อเศรษฐกิจไทยโดยเฉพาะการส่งออกไทยที่กำลังฟื้นตัว รวมทั้งอาจได้รับผลกระทบทางอ้อมจากการสั่นคลอนของสหภาพยุโรป หลังจากการถอนตัวของอังกฤษจากสหภาพยุโรป

2.4 รูปแบบการแข่งขันทางโลจิสติกส์จากต่างประเทศมีความรุนแรงมากขึ้น รัฐบาลจีนผลักดันนโยบายเชิงรุกในการสร้างความเชื่อมโยงและความร่วมมือกับนานาประเทศในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ตะวันออกกลาง แอฟริกาและยุโรป รวมทั้งผลักดันนโยบายการเชื่อมโยง 2 มหาสมุทร คือ มหาสมุทรแปซิฟิก และมหาสมุทรอินเดีย รวมทั้งการเปิดเส้นทางโลจิสติกส์ระหว่างไทย-จีน ทำให้ผู้ประกอบการและสินค้าจากจีนเข้ามาไทยมากขึ้น นอกจากนี้ประเทศไทยจะต้องรับมือกับการลงทุนของต่างชาติและชาติอาเซียนอื่นหลังการเปิดเสรีอาเซียน ปัจจัยดังกล่าวกระตุ้นให้ผู้ประกอบการไทยต้องเร่งพัฒนาตนเองเพื่อรองรับการแข่งขันที่รุนแรง ใช้ประโยชน์จากการเชื่อมโยงการพัฒนาเศรษฐกิจ มาพัฒนาเครือข่ายการขนส่งที่เชื่อมโยงปัจจัยการผลิต ระบบการผลิต ห่วงโซ่การผลิตระหว่างประเทศ และประตูส่งออก ให้เกิดประสิทธิภาพ รวมทั้งให้ความสำคัญกับระบบโลจิสติกส์ที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม

2.5 ประเทศเพื่อนบ้านไทยอื่นๆ มีโครงการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ด้วย ซึ่งอาจส่งผลให้ไทยลดความน่าสนใจในด้านโลจิสติกส์ได้ โดยประเทศเวียดนามก็เป็นอีกประเทศที่มีชายฝั่งทะเลเป็นระยะยาวตั้งแต่เหนือจรดใต้ ทำให้ระบบการขนส่งทางน้ำในประเทศมีประสิทธิภาพและมีศักยภาพในการพัฒนาและ สร้างท่าเรือน้ำลึกเพื่อรองรับการขนส่งระหว่างประเทศ ซึ่งรัฐบาลเวียดนามได้มีนโยบายที่ลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานดังกล่าว ทำให้ในระยะเวลาอีกไม่กี่ปีข้างหน้าอาจจะกลายเป็นคู่แข่งที่สำคัญด้วยเช่นกัน

2.6 ภาวะการแข่งขันในธุรกิจที่เพิ่มสูงขึ้นทั่วโลกในอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ ซึ่งผู้ประกอบการรายใหญ่ระดับโลกมีการขยายเครือข่ายมากขึ้น อีกทั้งภาวะเศรษฐกิจที่มีความผันผวนมากขึ้น อาจส่งผลให้ผู้ประกอบการในประเทศที่ไม่สามารถปรับตัวได้ออกสู่อุตสาหกรรมไป จึงจะส่งผลกระทบต่อความแข็งแกร่งของอุตสาหกรรมในประเทศ ขณะที่ภาวะเศรษฐกิจที่ผันผวนอาจทำให้ภาครัฐมุ่งเน้นเพื่อแก้ไขปัญหาทาง เศรษฐกิจและปัญหาเฉพาะหน้า ส่งผลต่อการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ในระยะยาว

2.7 สภาพถนนในบางประเทศในอนุภูมิภาคุ่มแม่น้ำโขง ซึ่งเป็นทางเชื่อมระหว่างประเทศในอนุภูมิภาคุ่มแม่น้ำโขงยังไม่สมบูรณ์ ทำให้การขนส่งเป็นไปด้วยความล่าช้า ถึงแม้ว่าจะมีการเชื่อมโยงเส้นทางคมนาคมตามกรอบความร่วมมือของประเทศกลุ่มแม่น้ำโขง

ภายใต้โครงการระเบียงเศรษฐกิจอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง ซึ่งเชื่อมโยงเมืองสำคัญๆ ใน 6 ประเทศลุ่มน้ำโขง ได้แก่ จีน สปป.ลาว เมียนมาร์ เวียดนาม และไทย แต่สภาพถนนที่เชื่อมโยงไปสู่ประเทศเพื่อนบ้านยังเป็นดินลูกรัง ซ้ำรุดทรุดโทรม บางประเทศมีเพียง 1-2 ช่องทางจราจร ไม่เพียงพอและไม่เอื้ออำนวยต่อปริมาณการขนส่งในแต่ละวัน โดยเฉพาะฝั่งประเทศเพื่อนบ้าน อาทิเช่นถนนจากคำมึงขร จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ ไปเมืองมะริด ประเทศเมียนมา หรือเส้นทางจากคำมึงขรไปจังหวัดน่านไปประเทศลาว

2.8 ความแตกต่างด้านกฎจราจรระหว่างประเทศในอนุภูมิภาค ซึ่งทำให้เป็นอุปสรรคในการประสานงาน หรือการขนส่งระหว่างประเทศ อาทิ เรื่องน้ำหนักบรรทุก ความเร็วจำกัด การขับบนช่องทางจราจรด้านซ้าย-ขวา

### 3. จุดแข็ง

3.1 ที่ตั้งทางภูมิศาสตร์ของประเทศถือเป็นจุดแข็งสำคัญอย่างหนึ่งที่สร้างความน่าสนใจในการลงทุนและช่วยสนับสนุนการเป็นฮับโลจิสติกส์อาเซียน เนื่องจากไทยตั้งอยู่ใจกลางของภูมิภาคอินโดจีน และเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ จึงเป็นจุดที่สามารถเชื่อมโยงเส้นทางขนส่งได้หลายสาย นอกจากนี้ พื้นที่ทางภาคใต้ของไทยยังติดชายฝั่งทะเลทั้ง 2 ฝั่ง มีความยาวรวม 2,614 กิโลเมตร โดยฝั่งอ่าวไทยมีความยาว 1,660 กิโลเมตร เป็นทะเลที่เชื่อมกับมหาสมุทรแปซิฟิก และฝั่งอันดามันมีความยาว 954 กิโลเมตร เป็นทะเลที่เชื่อมกับมหาสมุทรอินเดีย สามารถพัฒนาการขนส่งชายฝั่งได้ หรือพัฒนาเป็นท่าเรือน้ำลึกได้ ขณะที่การขนส่งในประเทศส่วนใหญ่ยังพึ่งพิงการขนส่งทางถนนเป็นหลัก ซึ่งไทยมีเครือข่ายการขนส่งทางถนนที่ครอบคลุมไปทั่วประเทศ อีกทั้งยังสามารถเชื่อมโยงการขนส่งไปยังประเทศเพื่อนบ้านในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง จากความได้เปรียบในด้านที่ตั้งจะเป็นปัจจัยบวกที่ช่วยให้ไทยมีโอกาสเป็น ศูนย์กลางโลจิสติกส์ในอนุภูมิภาค ด้วยการสร้างระบบขนส่งที่สามารถเชื่อมโยงกับส่วนต่างๆ ของภูมิภาคได้ เช่น การสร้างถนนและการขนส่งระบบรางเพื่อเชื่อมกับประเทศเพื่อนบ้าน และประเทศจีน นอกจากนี้ ด้านการขนส่งทางอากาศ ยังอาจใช้ไทยเป็นจุดหมายหลักในการเดินทางหรือขนส่งสินค้าก่อนที่จะส่งต่อไป ยังจุดหมายปลายทางอื่นๆ ในภูมิภาคใกล้เคียงด้วยระบบการขนส่งรูปแบบต่างๆ ส่วนชายฝั่งด้านทะเลอันดามันยังสามารถพัฒนาเป็นท่าเรือน้ำลึก และสร้างแลนด์บริดจ์ ซึ่งจะช่วยลดต้นทุนการขนส่งโดยไม่ต้องผ่านไปด้านช่องแคบมะละกา

3.2 ประเทศไทยได้รับการจัดอันดับด้านขีดความสามารถในการแข่งขันโดย 2 สถาบันชั้นนำอันดับโลก ได้แก่ สถาบันการจัดการนานาชาติ (International Institute for Management Development หรือ IMD) และ สภาเศรษฐกิจโลก (World Economic Forum หรือ WEF) ให้เป็นประเทศที่มีขีดความสามารถทางการแข่งขันอันดับ 1 ในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง

ยกเว้นประเทศจีนตอนใต้ (ไม่มีการจัดอันดับเฉพาะจีนตอนใต้) นอกจากนี้ธนาคารโลก (World Bank) ยังจัดอันดับให้ประเทศไทยมีอันดับความง่ายในการทำธุรกิจ และความสามารถในการแข่งขันด้านโลจิสติกส์ เป็นอันดับ 1 ในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขงอีกด้วย ส่งผลให้ประเทศไทยมีศักยภาพที่จะพัฒนาให้เป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขงได้ไม่ยาก

3.3 ด้านการโครงสร้างพื้นฐานโดยรวมของประเทศไทยค่อนข้างมีความพร้อม ไม่ว่าจะเป็น สนามบิน ไฟฟ้า หรือสาธารณูปโภคต่างๆ โดยเฉพาะอย่างยิ่งโครงสร้างพื้นฐานทางถนน ซึ่งครอบคลุมทั้งทั้งประเทศและเป็นรูปแบบการขนส่งที่สามารถส่งสินค้าได้จากผู้ผลิตจนถึงมือของผู้บริโภคขั้นสุดท้ายได้แบบ Door to Door ขณะที่ประเทศเพื่อนบ้านบางประเทศยังต้องใช้ระยะเวลาในการพัฒนา

3.4 ประเทศไทยยังมีความคุ้นเคยกับประเทศเพื่อนบ้าน เช่น ลาว ซึ่งมีภาษาและวัฒนธรรมที่คล้ายคลึงกัน ประกอบกับผู้ประกอบการไทยเองก็ได้ขยายการลงทุนไปยังประเทศดังกล่าวอีกด้วย อย่างไรก็ตาม แม้ไทยจะมีความสัมพันธ์ทางวัฒนธรรมกับประเทศเพื่อนบ้านดังกล่าวค่อนข้างดี แต่ความสัมพันธ์ทางด้านการเมืองอาจต้องมีการพัฒนาเพื่อสนับสนุนการทำธุรกิจ ของผู้ประกอบการไทยด้วย

3.5 ประเทศไทยเป็นฐานการผลิตสินค้าอุตสาหกรรมและสินค้าเกษตรหลายรายการรายใหญ่ในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง ดังนั้นวัตถุดิบต่างๆ จะถูกนำเข้ามาเพื่อทำการผลิตประกอบ ขึ้นรูป เป็นสินค้าสำเร็จรูป และกระจายต่อไปยังประเทศอื่นๆ ซึ่งเป็นโอกาสต่อการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ให้มีประสิทธิภาพเพื่อกระจายสินค้าไปยังจุดหมายปลายทางได้

3.6 ประเทศไทยมีแรงงานจำนวนมาก ซึ่งตามข้อมูลของสำนักงานสถิติแห่งชาติ พบว่าประเทศไทยมีแรงงานถึง 38.3 ล้านคน จึงถือว่ากำลังพลในการสนับสนุน ภาคอุตสาหกรรมต่างๆ หรือด้านโลจิสติกส์มีความพร้อม และเพียงพอต่อความต้องการ

#### 4. จุดอ่อน

4.1 โครงสร้างพื้นฐานบางด้านยังมีการพัฒนาอย่างจำกัด: แม้ว่า โดยภาพรวมประเทศไทยจะมีโครงการสร้างพื้นฐานที่ค่อนข้างพร้อม แต่การพัฒนาในโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งบางรูปแบบยังเป็นไปอย่าง จำกัด เช่น ระบบขนส่งทางราง ซึ่งยังมีสัดส่วนน้อยมากเมื่อเทียบกับรูปแบบการขนส่งทางถนน ส่วนการขนส่งทางทะเล ยังขาดท่าเรือน้ำลึก โดยท่าเรือแหลมฉบังที่มีอยู่ก็มีความต้องการได้อย่างจำกัด และยังคงเผชิญกับความแออัดของการขนส่งแบบอื่นๆ ที่เชื่อมกับท่าเรือ เช่น ทางถนน ทำให้ต้องใช้ระยะเวลามากขึ้นในการขนส่ง ส่วนการพัฒนาท่าเรือด้านฝั่งทะเลอันดามันอาจยังต้องใช้เวลานานเนื่องจากมี ประเด็นปัญหาที่เกี่ยวข้องกับสิ่งแวดล้อม ชุมชนและสุขภาพ ซึ่งการพัฒนาที่จำกัดนี้อาจทำให้การขนส่งรูปแบบต่างๆ ขาด

ความเชื่อมโยงกัน ทั้งนี้ เมื่อพิจารณาประเทศเพื่อนบ้านอย่างสิงคโปร์และมาเลเซียก็มีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่ง โดยเฉพาะท่าเรือน้ำลึกขนาดใหญ่หลายแห่ง ส่วนประเทศเวียดนาม และเมียนมาก็มีแผนที่จะพัฒนาท่าเรือน้ำลึกขนาดใหญ่ในอนาคต ทำให้ประเทศไทยอาจต้องเร่งพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานในส่วนนี้ และจำเป็นต้องเร่งพัฒนาการเชื่อมโยงการขนส่งกับโครงสร้างพื้นฐานของประเทศ

4.2 ความแออัดของด่านศุลกากร ด้านศุลกากรในบางพื้นที่ที่มีผู้ใช้บริการจำนวนมาก และมีการขนส่งสินค้าจำนวนมากมีความแออัด เนื่องจากมีพื้นที่จำกัด อาทิเช่น ด่านสะเดา จังหวัดสงขลา ประตูไปสู่ออสเตรเลีย ด่านแม่สอด จังหวัดตากประตูไปสู่ออสเตรเลียมา ด่านอรัญประเทศ จังหวัดสระแก้ว ประตูไปสู่ออสเตรเลีย ด่านหนองคาย และ จังหวัดหนองคาย ประตูไปสู่ออสเตรเลีย เป็นต้น ทำให้ต้องจำกัดการปล่อยรถ เป็นเหตุให้รถบรรทุกสินค้าคั่งค้างในฝั่งไทยเป็นจำนวนมาก เสียโอกาสในการไหลเวียนของสินค้าไปยังประเทศเพื่อนบ้าน ในขณะที่เดียวกันพื้นที่ด่านดังกล่าวในฝั่งของประเทศเพื่อนบ้านก็ประสบปัญหาเช่นเดียวกัน

4.3 การขนส่งทางน้ำยังขาดการส่งเสริมและพัฒนาท่าเทียบเรือชายฝั่ง และท่าเรือตามริมฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยา ทำให้การขนส่งทางน้ำมีต้นทุนสูง ไม่เกิดประสิทธิภาพ ท่าเรือเอกชนส่วนใหญ่ไม่ได้รับการช่วยเหลือหรือสนับสนุนจากภาครัฐ และภาครัฐไม่มีการทำถนนหรือเส้นทางที่ผู้ใช้บริการจะสามารถเข้าสู่ท่าเรือเอกชนได้อย่างสะดวก ท่าเรือหลายแห่งไม่มีสิ่งอำนวยความสะดวกที่ดีสำหรับการขนถ่ายสินค้ากรณีเปลี่ยนรูปแบบการขนส่ง จุดกระจายสินค้าชายฝั่งและตามเส้นทางขนส่งของแม่น้ำเจ้าพระยาในหลายๆ จุดภาคเอกชนเป็นผู้ลงทุนในการก่อสร้างท่าเรือ เช่น มหาชัย เนื่องจากเป็นเขตที่มีปริมาณสินค้าเข้าออกจำนวนมากอย่างไรก็ตามท่าเรือดังกล่าวยังขาดการสนับสนุนจากภาครัฐ และยังขาดจุดกระจายสินค้า ทำให้ต้องมีรถวิ่งระหว่างมหาชัย-ลาดกระบังเป็นจำนวนมาก

4.4 จุดกระจายสินค้า (Inland Container Depot) ไม่เพียงพอ และบางแห่งอยู่ในจุดที่ไม่เหมาะสม ไม่สามารถรองรับการเชื่อมต่อระหว่าง รูปแบบการขนส่ง เนื่องจากไม่ได้อยู่ในจุดที่สามารถเชื่อมต่อการขนส่งได้

4.5 ท่าเรือหลักของไทยหรือท่าเรือแหลมฉบังไม่ได้อยู่บนเส้นทางเดินเรือหลักของโลก เพราะไม่ได้อยู่บนปลายสุดของคาบสมุทรมาลายู ดังนั้นเรือที่จะเดินทางจากยุโรป ตะวันออกกลาง ไปจนถึง ไต้หวัน ญี่ปุ่น เกาหลี หรือชายฝั่งตะวันตกของสหรัฐฯจะไม่ผ่านมาท่าเรือของไทย อีกทั้งยังเป็นเพียงท่าเรือ ที่เรือวิ่งเข้ามาเพื่อรับสินค้าแล้วไปเปลี่ยนถ่ายที่ท่าเรือสิงคโปร์ซึ่งอยู่บนเส้นทางการค้าหลัก (ต้องใช้เวลา 2-3 วันในการเดินทาง) อีกทอดหนึ่ง เป็นการเพิ่มภาระ

ต้นทุนการขนส่งสินค้า ปริมาณสินค้าผ่านท่าของไทยยังน้อยเมื่อเปรียบเทียบกับท่าเรือของประเทศอื่นในภูมิภาค จึงส่งผลโดยตรงต่อการเป็นศูนย์กลางการขนส่งสินค้า

4.6 การขนส่งทางรถไฟยังไม่มีการใช้ประโยชน์อย่างเต็มที่ เนื่องจากปัญหาเรื่องเครื่องมือในการจัดการสินค้า ไม่มีเครื่องอำนวยความสะดวกแก่ผู้ขนส่งในเรื่องของการขนถ่ายสินค้า ซึ่งถือเป็นปัญหาสำคัญของการขนส่งทางรถไฟอีกประการหนึ่ง ที่ทำให้ต้นทุนการขนส่งสินค้าของผู้ส่งออกเพิ่มขึ้น

4.7 การขนส่งหลายรูปแบบ ยังขาดการเชื่อมต่อระหว่าง รูปแบบต่างๆ โดยเฉพาะท่าเรือเอกชนที่มีอยู่ทั่วไป ซึ่งรัฐไม่ได้เข้าไปช่วยในเรื่องของโครงสร้างพื้นฐานที่ช่วยในการเชื่อมต่อ เช่น การสร้างถนน หรือทางรถไฟเข้าไปยังท่าเรือ เป็นต้น

4.8 การดำเนินการระบบ National Single Window ซึ่งจะช่วยให้การขนส่งสินค้าเป็นไปด้วยความรวดเร็ว มีความคืบหน้าล่าช้า และการทำ Common Control Area ร่วมกับ ประเทศเพื่อนบ้านยังไม่แล้วเสร็จแม้จะเริ่มมาเป็นเวลานานแล้ว ด้วยอุปสรรคด้านการประสานงานระหว่างหน่วยงานราชการ และเอกชน กฎหมายที่ยังไม่รองรับ รวมถึงความพร้อมทางด้านเทคโนโลยี ความแตกต่างของ Software ที่ใช้ และความพร้อมเงินลงทุน ของประเทศเพื่อนบ้าน

4.9 มาตรการกีดกันทางการค้าในหลายประเทศ ตั้งแต่มีการรวมตัวกันของประชาคมอาเซียน ประเทศต่างๆ ในอาเซียนก็ได้บรรลุข้อตกลงการลดภาษีนำเข้าสำหรับสินค้ากว่า 9,000 รายการ แต่ในหลายประเทศก็ยังคงมีการกำหนดมาตรการกีดกันทางการค้าที่ไม่ใช่ภาษี ตัวอย่างเช่น การส่งออกสินค้าบางชนิดไปยังประเทศมาเลเซียต้องผ่านมาตรฐานอุตสาหกรรมซึ่งต้องให้ตัวแทนจากกระทรวงอุตสาหกรรมตรวจสอบโรงงาน และกระบวนการผลิตก่อนออกใบอนุญาตฯ ซึ่งในบางกรณีใช้เวลาจนถึง 6 เดือน นอกจากนี้ข้อตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคุ่มแม่น้ำโขง (GMS CBTA) ยังไม่มีผลบังคับใช้ถึงแม้ว่าประเทศต่างๆ ในอนุภูมิภาคุ่มแม่น้ำโขงจะให้สัตยาบันครบแล้ว ทำให้รถขนส่งสินค้าประเทศไทยไม่สามารถผ่านเข้าไปในประเทศเมียนมา กัมพูชา ลาว และมาเลเซียได้ จะต้องเปลี่ยนหัวรถที่จดทะเบียนของประเทศนั้นๆ

ในขณะที่ประเทศมาเลเซียก็ไม่อนุญาตให้รถของประเทศไทยขนส่งสินค้าเข้าไปในประเทศได้เกินกว่า 2.5 กิโลเมตร และต้องเปลี่ยนหัวรถบรรทุกให้เป็นทะเบียนมาเลเซีย และยังคงกำหนดโควตาในการขนส่งสินค้าผ่านแดนด้วย แต่รถบรรทุกของทางมาเลเซียกลับมีการนำเข้ามาจดทะเบียนในไทยโดยไม่แจ้งว่าได้มีการจดทะเบียนในประเทศมาเลเซียมาแล้ว ทำให้มี 2 ทะเบียน และสามารถวิ่งเข้ามาในไทย ผ่านสปป.ลาว และไปยังเวียดนามได้ และพรม.ศุลกากรของไทยไม่ได้กำหนดโควตาของการนำสินค้าผ่านแดนเช่นเดียวกับมาเลเซีย ทำให้เกิดข้อเสียเปรียบและเป็นอุปสรรคต่อการขนส่งของไทย

**กฎหมายศุลกากรยังล้ำสมัย** ซึ่งพรบ. ศุลกากรฉบับ พ.ศ. 2469 มีเรื่องที่ยังไม่เอื้อต่อการเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ในบางเรื่อง เช่น เขตปลอดอากร โดยของที่นำเข้าไปในเขตดังกล่าวจะได้รับสิทธิประโยชน์ทางอากรตามที่กฎหมายบัญญัติ ดังนั้นการนำเข้าวัตถุดิบมาประกอบในเขตปลอดภาษี เพื่อส่งออก หรือ การขนส่งผ่านแดน ถ้ายกเลิก จะได้รับการยกเว้นภาษีต่างๆ แต่กระนั้นกฎหมายไม่ได้ยกเว้นในเรื่องการขอใบอนุญาตต่างๆ สำหรับวัตถุดิบที่นำเข้า ยกเว้นเพียงในส่วนที่เกี่ยวกับการควบคุมมาตรฐานหรือคุณภาพ การประทับตราหรือเครื่องหมายใดๆ แก่ของนั้น ตามพรบ.ศุลกากรพุทธศักราช 2469 มาตรา 97 สัตต อย่างไรก็ตามขณะนี้ อยู่ระหว่างการออก พ.ร.บ. ศุลกากรใหม่ฉบับ พ.ศ. 2560 ในราชกิจจานุเบกษา ซึ่งตามมาตรา 152 ได้ระบุไว้ว่า ในกรณีการนำของเข้ามาในราชอาณาจักร หรือนำวัตถุดิบภายในราชอาณาจักร เข้าไปในเขตปลอดอากรเพื่อผลิตผสม ประกอบ บรรจุ หรือดำเนินการด้วยวิธีอื่นใดกับของนั้น โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อส่งออกไปนอกราชอาณาจักร ให้ของนั้นได้รับยกเว้นไม่อยู่ภายใต้บังคับของกฎหมาย ในส่วนที่เกี่ยวกับการควบคุมการนำเข้ามาในราชอาณาจักร การส่งออกไปนอกราชอาณาจักร เฉพาะในพื้นที่ตามที่กำหนดในกฎกระทรวง ซึ่ง ณ ปัจจุบันก็ยังไม่ได้มีการออกกฎกระทรวงเพื่อกำหนดพื้นที่ดังกล่าว ทำให้ผู้ประกอบการต้องเสียเวลาในการขอใบอนุญาตจากหน่วยงานต่างๆ แม้ว่าสินค้าที่ประกอบเสร็จนั้นจะถูกส่งออกไปยังต่างประเทศก็ตาม

นอกจากนี้ในกรณีที่วัตถุดิบที่นำเข้ามาในเขตปลอดอากร ไม่ต้องขอใบอนุญาต แต่เมื่อทำการประกอบแล้วกลับกลายเป็นสินค้าที่ต้องมีใบอนุญาต ซึ่งศุลกากรต้องให้ผู้ประกอบการแสดงใบอนุญาตดังกล่าวก่อนนำของออกจากเขตปลอดภาษี แต่หน่วยงานผู้ออกใบอนุญาตไม่สามารถออกให้ได้เนื่องจากตีความว่าสินค้านั้นไม่ได้มีการนำเข้ามาจากต่างประเทศ ทำให้เกิดความสับสน และเสียเวลาดำเนินการติดต่อประสานงาน

4.10 ขาดบุคลากรที่มีความรู้ด้านเทคโนโลยีสารสนเทศและโลจิสติกส์ ในทุกระดับทั้งในภาครัฐบาลและเอกชน รวมทั้งจำนวนของ IT Service Provider ที่เพียงพอที่จะสนับสนุนงานโลจิสติกส์ของ SMEs

4.11 ผู้ประกอบการขาดความรู้ความเข้าใจและไม่ตระหนักถึงผลประโยชน์ในเชิงกลยุทธ์ ในการนำระบบสารสนเทศ มาใช้ในงานโลจิสติกส์ เช่น ขาดความรู้ในเรื่องชนิด/ประเภทของซอฟต์แวร์ที่สามารถนำมาใช้และช่วยในการดำเนินงานโลจิสติกส์และกิจกรรมในห่วงโซ่อุปทาน

4.12 ไม่มีการกำหนดวิชาชีพโลจิสติกส์ที่เป็นมาตรฐาน ไม่มีมาตรฐานเงินเดือน แนวทางความก้าวหน้าทางวิชาชีพที่ชัดเจน ทำให้ประชาชนทั่วไปยังไม่เข้าใจ และไม่ตระหนักถึงความสำคัญในอาชีพดังกล่าว

4.13 ผู้ให้บริการด้านโลจิสติกส์ของไทยส่วนใหญ่คือธุรกิจขนาดเล็ก ซึ่งยังขาดศักยภาพในการแข่งขันกับผู้ให้บริการของต่างประเทศในทุกๆ ด้าน ไม่ว่าจะเป็นด้านเครือข่ายความร่วมมือ ทักษะ องค์ความรู้ และการเข้าถึงแหล่งเงินทุน

#### ตารางที่ 4-2 SWOT Analysis

|  |  |
|--|--|
| <p><b>จุดแข็ง Strengths</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• ภูมิประเทศมีความได้เปรียบ</li> <li>• จัดอันดับได้เป็นที่ 1 ใน GMS</li> <li>• มีความสัมพันธ์ที่ดีกับเพื่อนบ้าน</li> <li>• เป็นฐานการผลิตสินค้ารายใหญ่ของ GMS</li> <li>• มีแรงงานมาก</li> </ul> | <p><b>จุดอ่อน Weaknesses</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• ขนส่งทางรางและทางน้ำยังไม่พัฒนาเท่าที่ควร</li> <li>• ท่าเรือแหลมฉบังไม่ได้อยู่บนเส้นทางเดินเรือโลก</li> <li>• สิ่งอำนวยความสะดวกระบบรางยังไม่พร้อม</li> <li>• ขาดการเชื่อมต่อรูปแบบการขนส่ง</li> <li>• กฎหมายนำเข้าส่งออกยังไม่เอื้ออำนวย</li> <li>• บุคลากรขาดทักษะและความรู้ด้าน IT</li> <li>• ผู้ประกอบการรายเล็กมีจำนวนมากและให้บริการในกิจกรรมมูลค่าน้อย</li> </ul> |
| <p><b>โอกาส Opportunities</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• เศรษฐกิจในเอเชียขยายตัว</li> <li>• การรวมกลุ่มทางเศรษฐกิจ GMS</li> <li>• เทคโนโลยีและนวัตกรรมก้าวหน้า</li> <li>• พลังงานทางเลือก</li> <li>• One Belt One Road</li> </ul>                    | <p><b>อุปสรรค Threats</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• เพื่อนบ้านต้องการแข่งขันเป็น สก.ระบบโลจิสติกส์ด้วยเช่นกัน</li> <li>• การกีดกันทางการค้าที่ไม่ใช่ภาษีอากร</li> <li>• นโยบายชาตินิยมของอเมริกา</li> <li>• ภาครัฐอาจแก้ไขปัญหาเฉพาะหน้า</li> <li>• สภาพถนนประเทศเพื่อนบ้าน</li> <li>• ความแตกต่างของกฎจราจร</li> </ul>   |

**ยุทธศาสตร์หลักในการพัฒนาระบบโลจิสติกส์อย่างครบวงจร เพื่อเพิ่มขีดความสามารถทางการแข่งขันของประเทศไทย**

ในการพัฒนาการขนส่งและโลจิสติกส์ของประเทศไทยให้เป็นศูนย์กลางในอนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขง จะต้องนำจุดแข็งมาทำให้เกิดโอกาสสูงสุด และป้องกันหรือลดความรุนแรงของอุปสรรคลง ในขณะที่ต้องแก้ไขจุดอ่อนที่มีอยู่จากการใช้โอกาสที่มีในปัจจุบันให้เกิดประโยชน์ และหลีกเลี่ยงความเสี่ยงที่อาจมากระทบกับจุดอ่อนของประเทศไทย ดังที่ได้แสดงในตารางที่ 4-2 ซึ่งสามารถจัดทำเป็นยุทธศาสตร์ 3 มิติที่ต้องทำควบคู่กันไป



1. จากจุดแข็งที่ประเทศไทยมีภูมิประเทศที่เป็นชัยภูมิ และเป็นกึ่งกลางในอนุภูมิภาค ลุ่มแม่น้ำโขง ประกอบกับมีความพร้อมในด้าน โครงสร้างพื้นฐานการขนส่งที่พร้อมกว่าประเทศ อื่นๆในอนุภูมิภาคฯ ในขณะที่อุปสรรคจากการที่ประเทศอื่นๆยังมีความพร้อมในด้าน โลจิสติกส์ที่ ก่อนข้างต่ำ การที่ประเทศไทยมีความพร้อมอยู่ประเทศเดียวนั้น ทำให้การค้าขายระหว่างประเทศใน อนุภูมิภาคฯ ไม่สามารถประสบผลสำเร็จได้อย่างสมบูรณ์ โอกาสที่จะขยายไปยังตลาดที่มีอุปสงค์ มากกว่าเฉพาะตลาดในประเทศก็จะน้อยลง การจะเป็นศูนย์กลางทางด้าน โลจิสติกส์นั้นจะต้อง เชื่อมโยงกับประเทศอื่นๆ ได้อย่างราบรื่นด้วย นอกจากนี้ประเทศไทยจะต้องใช้โอกาสจากนโยบาย One Belt One Road ของจีนเพื่อเชื่อมต่อไปยังทวีปอื่นๆของโลกด้วย

ในขณะที่จุดอ่อนของประเทศไทยเรื่อง พระราชบัญญัติศุลกากรของไทยยังล้าสมัยไม่ เอื้ออำนวยต่อการขนส่งระหว่างประเทศ และอุปสรรคจากการที่ประเทศอื่นยังมีการกีดกันทาง การค้า และกฎระเบียบจรรยาที่แตกต่างกัน ซึ่งหากแก้ปัญหาในด้าน Hardware และ Software ดังกล่าวแล้วจะทำให้ประเทศไทยก้าวไปสู่การเป็นผู้นำและศูนย์กลาง โลจิสติกส์ในอนุภูมิภาค ลุ่ม แม่น้ำโขงได้

ดังนั้น กลยุทธ์ที่ 1 คือการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน และระบบการบริหารจัดการ ทางโลจิสติกส์ ภายในประเทศ รวมถึงการประสานงานและเชื่อมต่อโครงสร้างพื้นฐาน และระบบ การจัดการทางด้านโลจิสติกส์กับประเทศต่างๆ ในอนุภูมิภาค และเชื่อมต่อเพื่อใช้ประโยชน์จาก นโยบาย One Belt One Road เพื่อสร้างโอกาสในการขยายตลาดการค้าไปสู่ภูมิภาคอื่นๆ

2. จากจุดอ่อนของประเทศไทยที่ยังขาดแคลนบุคลากรด้าน โลจิสติกส์ที่มีทักษะ และ ผู้ให้บริการ โลจิสติกส์ที่มีรายย่อยจำนวนมาก และการให้บริการส่วนใหญ่ยังมีมูลค่าเพิ่มน้อย ซึ่ง อุปสรรคที่สำคัญคือภาครัฐยังไม่ได้ให้การสนับสนุนอย่างจริงจัง ดังนั้นกลยุทธ์ที่ 2 ที่จะแก้จุดอ่อน และอุปสรรคเหล่านี้ได้คือ การพัฒนาและสนับสนุนบุคลากรและผู้ประกอบการที่มีความรู้ ความสามารถที่จะสนับสนุน และขับเคลื่อนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ

3. เทคโนโลยีสารสนเทศในปัจจุบันมีการพัฒนาไปอย่างมาก การค้าขาย ธุรกิจกรม พานิชย์อิเล็กทรอนิกส์ที่ขยายตัวเพิ่มมากขึ้นเป็น โอกาสที่สำคัญในการเจริญเติบโตของเศรษฐกิจของ ประเทศไทย แต่ปัจจุบันประเทศไทยยังมีจุดอ่อนในเรื่องที่ยังไม่เคยมีการออกกฎระเบียบพิธีการ ศุลกากรที่รองรับการขนส่งรูปแบบใหม่สำหรับ E Commerce ที่ต้องการความรวดเร็ว และบุคลากร ที่มีทักษะด้านเทคโนโลยีสารสนเทศยังไม่มีไม่เพียงพอ ดังนั้นต้องหาทางแก้ไขจุดอ่อนเหล่านี้เพื่อ รองรับโอกาสที่จะทำให้เศรษฐกิจของประเทศไทยเติบโตอย่างก้าวกระโดด โดยดำเนินกลยุทธ์ที่ 3 การพัฒนาระบบโลจิสติกส์เพื่อ ส่งเสริมและสนับสนุน พานิชย์อิเล็กทรอนิกส์ (E-Commerce)

ตารางที่ 4-3 การจัดทำยุทธศาสตร์จากการวิเคราะห์จุดอ่อนจุดแข็งโอกาสและอุปสรรค (TOWS Strategic Matrix)

|  | <b>อุปสรรค Threats</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>เพื่อนบ้านต้องการแข่งขันเป็น ศก.ระบบโลจิสติกส์ ด้วยเช่นกัน</li> <li>การกีดกันทางการค้าที่ไม่ใช่ภาษีอากร</li> <li>นโยบายชาตินิยมของอเมริกา</li> <li>ภาครัฐอาจแก้ไขปัญหาดูเฉพาะหน้า</li> <li>สภาพถนนประเทศเพื่อนบ้าน</li> <li>ความแตกต่างของกฎจรรยา</li> </ul> | <b>โอกาส Opportunities</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>เศรษฐกิจในเอเชียขยายตัว</li> <li>การรวมกลุ่มทางเศรษฐกิจ GMS</li> <li>เทคโนโลยีและนวัตกรรมก้าวหน้า</li> <li>พลังงานทางเลือก</li> <li>One Belt One Road</li> </ul> |
|--|--|--|
| <b>จุดแข็ง Strengths</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>ภูมิประเทศมีความได้เปรียบ</li> <li>จัดอันดับได้เป็นที่ 1 ใน GMS</li> <li>มีความสัมพันธ์ที่ดีกับเพื่อนบ้าน</li> <li>เป็นฐานการผลิตสินค้ารายใหญ่ของ GMS</li> <li>มีแรงงานมาก</li> </ul>  | <b>ST SO: กลยุทธ์ที่ 1</b><br>พัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน และระบบการบริหารจัดการทางโลจิสติกส์ภายในประเทศ รวมถึงการประสานงานและเชื่อมต่อโครงสร้างพื้นฐาน และระบบการจัดการทางด้านโลจิสติกส์กับประเทศต่างๆ ในอนุภูมิภาค และเชื่อมต่อเพื่อใช้ประโยชน์จากนโยบาย One Belt One Road เพื่อสร้างโอกาสในการขยายตลาดการค้าไปสู่ภูมิภาคอื่นๆ |  |
| <b>จุดอ่อน Weaknesses</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>ขนส่งทางรางและทางน้ำยังไม่พัฒนาเท่าที่ควร</li> <li>ท่าเรือแหลมฉบังไม่ได้อยู่บนเส้นทางเดินเรือโลก</li> <li>สิ่งอำนวยความสะดวกระบบบางยังไม่พร้อม</li> <li>ขาดการเชื่อมต่อรูปแบบการขนส่ง</li> <li>กฎหมายนำเข้าส่งออกยังไม่เอื้ออำนวย</li> <li>บุคลากรขาดทักษะและความรู้ด้าน IT</li> <li>ผู้ประกอบการรายเล็กมีจำนวนมากและให้บริการในกิจกรรมมูลค่าต่ำ</li> </ul> | <b>WT: กลยุทธ์ที่ 2</b><br>พัฒนาและสนับสนุนบุคลากรและผู้ประกอบการให้มีความรู้ความสามารถที่จะสนับสนุน และขับเคลื่อนยุทธศาสตร์การพัฒนา ระบบโลจิสติกส์ของประเทศ   | <b>WO: กลยุทธ์ที่ 3</b><br>พัฒนาระบบโลจิสติกส์ให้เอื้ออำนวย การพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์   |

**กลยุทธ์ที่ 1** พัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน และระบบการบริหารจัดการทางโลจิสติกส์ภายในประเทศ รวมถึงการประสานงานและเชื่อมต่อโครงสร้างพื้นฐาน และระบบการจัดการทางด้านโลจิสติกส์กับประเทศต่างๆ ในอนุภูมิภาค และเชื่อมต่อเพื่อใช้ประโยชน์จากนโยบาย One Belt One Road เพื่อสร้างโอกาสในการขยายตลาดการค้าไปสู่ภูมิภาคอื่นๆ

ที่ตั้งทางภูมิศาสตร์ของประเทศไทยถือเป็นจุดแข็งสำคัญอย่างหนึ่ง ที่สร้างความน่าสนใจในการเข้าลงทุนและช่วยสนับสนุนการเป็นฮับโลจิสติกส์อาเซียน เนื่องจากตั้งอยู่ใจกลางของภูมิภาคอินโดจีน และเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ จึงเป็นจุดที่สามารถเชื่อมโยงเส้นทางขนส่งได้หลายสาย นอกจากนี้โครงสร้างพื้นฐานของประเทศไทยถือว่ามีความพร้อมพอสมควร ซึ่งในอาเซียนประเทศไทยเป็นอันดับที่ 3 รองจาก สิงคโปร์ และมาเลเซีย ส่วนในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขงนั้นไทยเป็นอันดับที่ 1 (ไม่มีการจัดอันดับเฉพาะเงินตอนใต้) แต่ประเด็นที่ควรปรับปรุงเพิ่มเติมเรื่อง

การพัฒนาประตูการค้า การเชื่อมโยงเครือข่ายในประเทศ และการเชื่อมโยงเครือข่ายระหว่างประเทศ

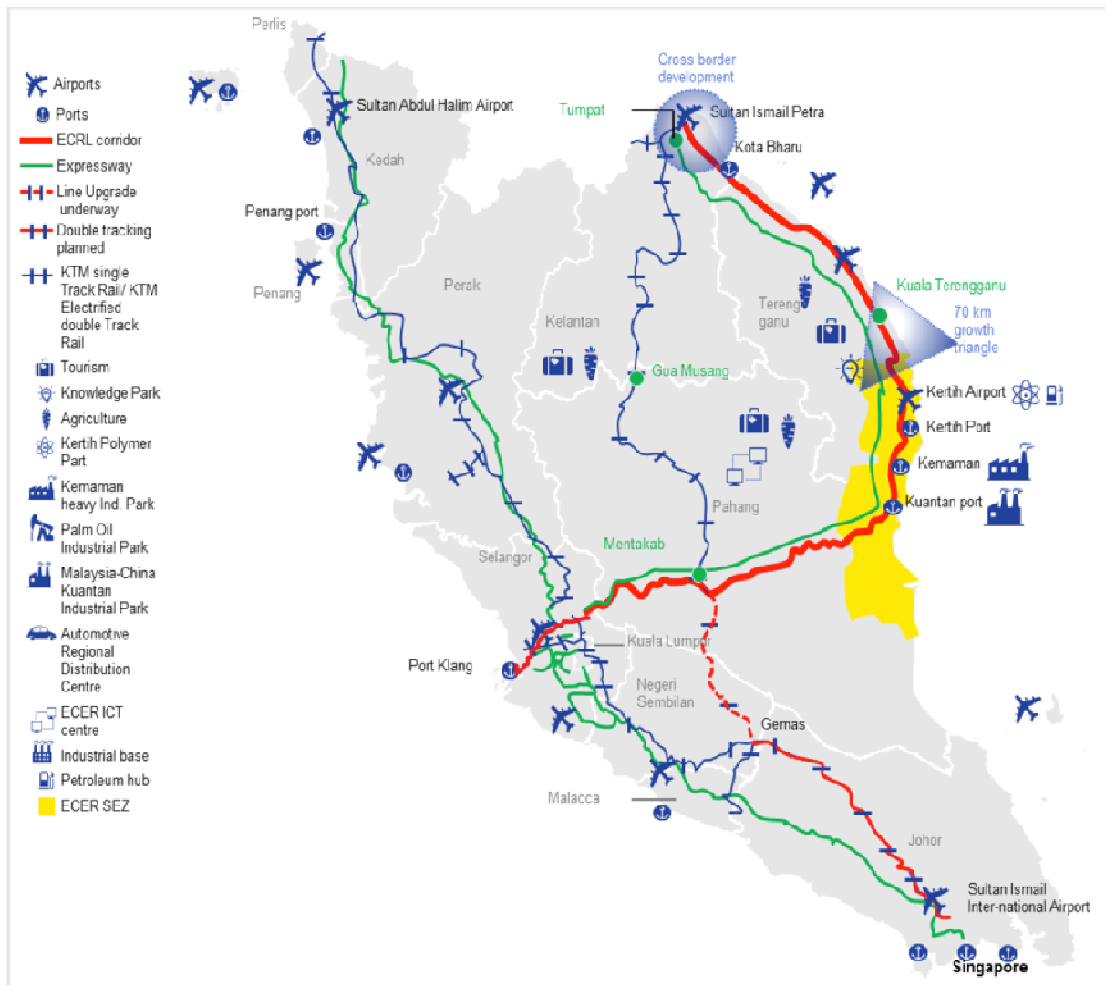
### 1. การพัฒนาเส้นทางสะพานเชื่อมโยง 2 ชายฝั่งทะเลของอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง

เนื่องจากประเทศไทยเป็นประเทศที่พึ่งพาเศรษฐกิจการค้าระหว่างประเทศ โดยพึ่งพารายได้จากการส่งออกเป็นสำคัญ และมีปริมาณสินค้าส่งออกในแต่ละปีเป็นจำนวนมาก ดังนั้นการพัฒนาเส้นทางขนส่งที่มุ่งสู่ประตูการค้า ไม่ว่าจะเป็นท่าอากาศยานนานาชาติ ท่าเรือนานาชาติ และด่านชายแดน ให้มีประสิทธิภาพ จะสามารถเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ

หากมองประเทศไทยเป็นสองฝั่ง ฝั่งด้านตะวันตกของประเทศจะติดกับ เมียนมา ซึ่งสามารถเชื่อมต่อไปยังประเทศอินเดีย ซึ่งทั้งสองประเทศที่มีกำลังซื้อมหาศาล และมีความต้องการสินค้าไทยอย่างมาก แต่โครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์ของเมียนมายังไม่มีประสิทธิภาพดีพอ ทำให้ประเทศจีนบุกตลาดเมียนมาได้ไม่เต็มที่ นี่จึงเป็นโอกาสที่ดีของประเทศไทยหากจะเริ่มบุกก่อน ในขณะที่ทางด้านฝั่งตะวันออกซึ่งติดกับ ลาว และกัมพูชา เชื่อมไปสู่เวียดนามและจีนตอนใต้ ได้มีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานไปมากกว่า ความเจริญของประเทศจีนทางด้านตะวันออกมีมากกว่า ด้านตะวันตก ทำให้สินค้าจากจีนไหลลงมาทางฝั่งตะวันออกมีปริมาณมากกว่า ซึ่งประเทศไทยต้องใช้กลยุทธ์การตั้งรับ ดังนั้นระบบโลจิสติกส์ที่เชื่อมประเทศไทยทั้ง 2 ฝั่งจึงเป็นปัจจัยสำคัญในการสนับสนุนการเพิ่มขีดความสามารถทางการแข่งขันของประเทศ

นอกจากนี้ ตามนโยบาย One Belt One Road เส้นทางสายใหม่ทางทะเลซึ่งผ่านภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ด้วยนั้น ประเทศจีนและมาเลเซียได้เริ่มก่อสร้างทางรถไฟ Malaysia's East Coast Rail Link (ECRL) เลียบพื้นที่ฝั่งตะวันออกของประเทศจากเมืองตุมปัต (Tumpat) ตรงข้ามพรมแดนไทยด้านตากใบ นราธิวาสเลียบชายฝั่งลงมา ผ่านพิกัดสำคัญก็คือ ท่าเรือกวนตัน รัฐบาลหวัง ที่ขณะนี้ประกาศเป็นเขตเศรษฐกิจพิเศษ มีการลงทุนร่วมกับบริษัทยักษ์ใหญ่จีนทำเมืองใหม่ และท่าเรือน้ำลึกฝั่งตะวันออก จากกวนตัน ทางรถไฟจะตัดเข้ามายังฝั่งตะวันตก พื้นที่ตอนกลางของประเทศ ไปสิ้นสุดที่ท่าเรือน้ำลึกใหญ่ที่สุดของประเทศคือท่าเรือน้ำลึกกวาง (Port Klang) รวมระยะทาง 200 กิโลเมตร ซึ่งเป็น Land Bridge รั้นระยะทางไม่ต้องผ่านช่องแคบมะละกา

### แผนที่ 4-3 เส้นทางรถไฟ Malaysia's East Coast Rail Link



ที่มา : <http://www.skyscrapercity.com>, 2016

รัฐบาลมาเลเซียได้เงินกู้ระยะยาว 20 ปี (ปลอดภาระ 7 ปีแรก) จากธนาคารนำเข้-  
ส่งออกจีน ทำสัญญามูลค่า 5.5 หมื่นล้านริงกิต หรือประมาณ 4.4 แสนล้านบาท ระหว่าง  
นายกรัฐมนตรีนาจิบ ราเชก์เยือนปักกิ่งเมื่อปลายปีที่ผ่านมา แล้วให้บริษัท China Communication  
Construction Company – CCCC ยักษ์ใหญ่ของจีน รับเหมาเทิร์นคีย์ระบบ EPCC เริ่มในปี 2560  
ระยะแรกที่จะเชื่อมระหว่างท่าเรือสองฝั่งคาบสมุทรจะเสร็จใน 5 ปี

แผนภาพที่ 4-4 เส้นทางรถไฟ Malaysia's East Coast Rail Link สะพานเศรษฐกิจของมาเลเซีย



ที่มา : Malaysian Logistics Executives, Government Officials, Straits Times, 2017

นี่เป็นการตอกย้ำว่า จีนกับมาเลเซียกำลังจับมือพลิกเปลี่ยน โฉมหน้ายุทธศาสตร์การค้าและขนส่งของเอเชีย การลงทุนในโครงการยุทธศาสตร์ระหว่างมาเลเซีย-จีน ไม่ใช่มีแค่ทางรถไฟ Land Bridge แห่งนี้เท่านั้น ยังมีการลงทุนสร้างศูนย์กลางเศรษฐกิจลงทุนขนส่งทางเรือใหม่ที่มะละกา เรียกว่า โครงการมะละกาเกตเวย์ ตอนใต้จากท่าเรือน้ำลึกกLANG) ดำเนินการโดยบริษัท KAJ Development and Power China ซึ่งจะช่วยให้เพิ่มปริมาณธุรกรรม การค้าการลงทุนในคาบสมุทรด้านตะวันตก ส่วนด้านตะวันออกที่ทำเรือกวนตันนั้นมีเขตเศรษฐกิจพิเศษที่จีนกำลังดำเนินการสร้างเมืองอุตสาหกรรมใหม่อยู่แล้ว

หากโครงการแลนด์บริดจ์และท่าเรือสองฟากฝั่งแล้วเสร็จ คาดว่าจะทำให้สินค้ามาเลเซียส่งไปจีนที่ต้องลงไปใช้ท่าเรือสิงคโปร์ปีละเกือบ 2 แสนล้านริงกิต จะมาใช้ท่าเรือกวนตันแทน ซึ่งยังไม่รวมสินค้าจากประเทศใกล้เคียงคือจากประเทศไทยก็จะใช้กวนตันส่งไปจีนด้วย นั่นแปลว่าอีกราว 5 ปีข้างหน้า จีนมีทางเลือกมากมายสำหรับการขนส่งในทะเลจีนใต้ จะผ่านช่องแคบมะละกาแต่ไปแวะพักที่มะละกาเกตเวย์ แวะรับสินค้าที่ Port Klang แล้วตียาวไปศรีลังกาซึ่งจีนเองก็

ได้สัมปทานบริหารและก่อสร้างท่าเรือใหญ่ที่นั่นอยู่ตอนนี้ หรือจะจัดระบบโลจิสติกส์ให้กับสายเดินเรือของตนแคว้นท่าเรือ Klang ถ่ายสินค้ารอบใหม่ติดกลับไปมหาสมุทรอินเดีย-ยุโรปได้ต่อ ส่วนตัวสินค้าที่จะส่งไปตะวันออกเดินทางผ่านแลนด์บริดจ์ใช้ท่าเรือกวตันแยกย้ายไปยังท่าเรืออื่นที่เป็นเป้าหมายต่อไป

การเกิดขึ้นของสะพานเศรษฐกิจที่มีต้นทางอยู่ที่ท่าเรือกลัง ซึ่งมีปริมาณสินค้าปีละกว่า 13 ล้าน TEUs มากเป็นลำดับต้นของโลกและกำลังจะมีปริมาณสินค้าเพิ่มมากขึ้นอีกจากการลงทุนเขตอุตสาหกรรมใหม่ของจีน ส่วนอีกด้านหนึ่งเป็นท่าเรือกวตัน ที่มีสินค้าดั้งเดิมของมาเลเซียไปจีนแต่ต้องส่งผ่านท่าเรือสิงคโปร์ จะได้หันมาใช้ท่าเรือของตนเองแทนปีละหลักแสนล้านริงกิต ดังนั้นประเทศไทยต้องเร่งสร้าง Land Bridge ด้วยเช่นกัน ด้วยลักษณะภูมิประเทศของเราที่อยู่สูงกว่ามาเลเซีย หากสามารถมี Land Bridge และปรับปรุงแก้ไขกฎหมายเพื่ออำนวยความสะดวกในการนำเข้าส่งออก ถ้าย่ำ ผ่านแดน ได้ก็จะได้เปรียบเหนือประเทศอื่นๆอย่างมาก

มีความพยายามจากทางรัฐบาลประเทศไทยที่จะสร้างสะพานเศรษฐกิจ (Land Bridge) เพื่อเป็นทางลัดข้ามประเทศในช่วงจังหวัดภาคใต้ ไม่ว่าจะเป็น Land Bridge ท่าเรือปากบารา-และท่าเรือสงขลา หรือแม้กระทั่งขุดคลองขุดกระ แต่ก็ยังไม่ประสบผลสำเร็จด้วยเหตุผลทางความมั่นคงของประเทศ และการต่อต้านจากชุมชนหรือองค์กรพัฒนาเอกชน (NGO) ดังนั้นจะต้องหาแนวทางดังต่อไปนี้เพื่อรับมือกับสถานการณ์ดังกล่าวข้างต้น

### 1.1 สะพานเศรษฐกิจ (Land Bridge) เชื่อมโยงจากทวาย ประเทศเมียนมา ไปตามเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจตอนใต้

ทวาย เป็นพื้นที่ที่มีความเหมาะสม สามารถเชื่อมต่อแหล่งผลิต แหล่งวัตถุดิบ และตลาดของโลกได้อย่างมีประสิทธิภาพ ท่าเรือทวาย ถือเป็น new land bridge ของอาเซียน ซึ่งจะส่งเสริมให้เกิดประโยชน์โดยรวมระหว่างประเทศในอนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขงดังนี้

1.1.1 เชื่อมโยงท่าเรือน้ำลึกทวาย (เมียนมา) กับ เพราะ สินค้าที่มาจากยุโรป ตะวันออกกลาง แอฟริกา เอเชียใต้ จะผ่านที่ท่าเรือน้ำลึกทวาย ออกสู่ท่าเรือแหลมฉบัง ภายในวันเดียว และสามารถส่งไปสู่ประเทศจีน เกาหลี ญี่ปุ่น หรือประเทศในแถบแปซิฟิก เปิดโอกาสในการขนส่งสินค้าไปยุโรป อเมริกา หรือ ตะวันออกกลาง ไม่ต้องเดินทางไกลไปผ่านช่องแคบ มะละกา (มาเลเซีย) ที่แออัดเต็มที

1.1.2 นอกจากนี้ยังลดต้นทุน (ค่าน้ำมัน) จากระยะทางขนส่งสินค้าที่สั้นลงอย่างมาก โดยระยะเดินทางของสินค้าไปสู่ด้าน อินโดจีนลงประมาณ 5-6 วัน จากเดิมต้องอ้อมแหลมมะละกา (มาเลเซีย) หรือท่าเรือของสิงคโปร์ ซึ่งต้องใช้เวลาราว 16-18 วัน

1.1.3 เปิดโอกาสให้พื้นที่ของ กาญจนบุรี-ราชบุรี-สุพรรณบุรี จะเป็น Gate Way ของ 3 ประเทศ (ลาว กัมพูชา เวียดนาม) ซึ่งเท่ากับจะเพิ่มโอกาสให้ไทยจะเป็น ศูนย์กลางการขนส่งแห่งภูมิภาค

1.1.4 สามารถเชื่อมต่อกับโครงการแผนพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor : EEC) ซึ่งเป็นนโยบายรัฐบาลปัจจุบัน ที่มุ่งยกระดับโครงการอีสเทิร์นซีบอร์ดขึ้นเป็นซูเปอร์อีสเทิร์นซีบอร์ด เนื่องจากต้องการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออกให้เป็นศูนย์กลางทางเศรษฐกิจที่สำคัญของประเทศ รวมทั้งเป็นศูนย์กลางอุตสาหกรรมแห่งอนาคต เชื่อมโยงอนุภูมิภาคตะวันออกเฉียงใต้ ซึ่งจะพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน โครงข่ายคมนาคมขนส่งในพื้นที่ภาคตะวันออกครั้งใหญ่ รวม 62 โครงการ วงเงิน 309,755 ล้านบาท ครอบคลุมทุกรูปแบบการขนส่ง ได้แก่

1.1.4.1 **ทางอากาศ** การพัฒนาสนามบินอู่ตะเภาให้เป็นสนามบินเชิงพาณิชย์เต็มรูปแบบแห่งที่ 3 พร้อมศูนย์ซ่อมอากาศยาน

1.1.4.2 **ทางเรือ** พัฒนาท่าเรือพาณิชย์สัตหีบเป็นท่าเรือเฟอร์รี่ พัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง เฟส3 พัฒนาท่าเรือคลองใหญ่ จ.ตราด พัฒนาท่าเรือมาบตาพุด

1.1.4.3 **ทางถนน** สร้างมอเตอร์เวย์ สายกรุงเทพฯ-ชลบุรี-พัทยา-มาบตาพุด โครงการปรับปรุงถนนบริเวณอู่ตะเภา และมาบตาพุด โครงการปรับปรุงถนนบริเวณอู่ตะเภา และถนนเลียบริมชายฝั่งทะเลในพื้นที่ จ.ระยอง และชลบุรีและ โครงการสร้างเส้นทางถนนสายแหลมฉบัง-นครราชสีมา

1.1.4.4 **ทางราง** โครงการรถไฟความเร็วสูงกรุงเทพฯ-พัทยา-ระยอง โครงการปรับปรุงทางรถไฟเชื่อมท่าเรือจุกเสม็ด โครงการรถไฟทางคู่ช่วงฉะเชิงเทรา-คลองสิบเก้า-แก่งคอย โครงการก่อสร้างสถานีรถไฟที่อู่ตะเภา และพัฒนาระบบรางเพื่อรองรับนิคมอุตสาหกรรมภาคตะวันออกทั้งหมด นอกจากนั้น เทศบาลเมืองพัทยายังมีแผนการลงทุนรถไฟรางเบาภายในเทศบาลรวมถึงการพัฒนาถนนเลียบริมชายหาด และถนนสาย 2 ระยะทาง 8 กม. เป็นต้น

1.1.5 สามารถเชื่อมต่อกับระเบียงเศรษฐกิจตอนใต้ เชื่อมโยงไทย กัมพูชา เวียดนาม ซึ่ง แบ่งเป็น 3 เส้นทางย่อย

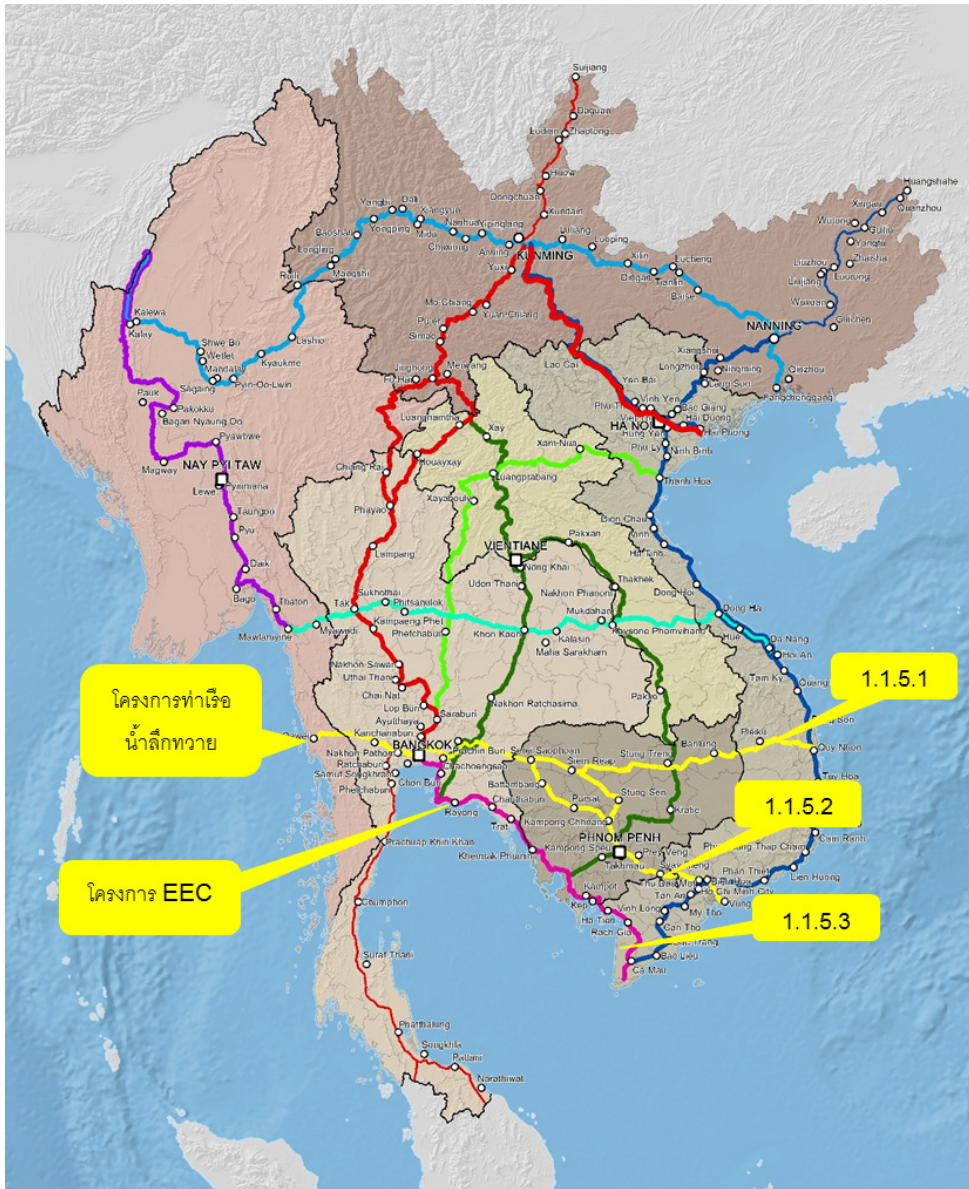
1.1.5.1 ระยะทาง 1,150 กิโลเมตร เริ่มต้นจาก กรุงเทพฯ – อนุญประเทศ (ไทย) – ปอยเปต – เสียมเรียบ (เสียมราฐ) – สตึงเตร็ง (Stung Treng) – รัตนคีรี (Rattanakiri) – Ou Ya dav (กัมพูชา) – PleiKu – Quy Nhon (เวียดนาม)



1.1.5.2 กรุงเทพฯ – อนุรักษ์ประเทศ (ไทย) – ปอยเปต – พนมเปญ – บาวเวต (กัมพูชา) – นครโฮจิมินห์ – วังเต่า (Vung Tau – เวียดนาม) เชื่อมโยงเมืองสำคัญทางการค้าซึ่งมีประชากรหนาแน่นของทั้ง 3 ประเทศ

1.1.5.3 กรุงเทพฯ – แหลมลบัง – ตราด (ไทย) – เกาะกง – กัมปอต (Kampot – กัมพูชา) – ฮาเตียน (Ha Tien) – Ca Mau – Nam Can (เวียดนาม) เชื่อมโยงพื้นที่ Eastern Economic Corridor ของไทยกับชายฝั่งของกัมพูชา และเป็นส่วนหนึ่งของเส้นทางเลียบชายฝั่งทะเลไทย – กัมพูชา – เวียดนาม (R10)

แผนภาพที่ 4-5 : เส้นทางจากเมืองทวายไปตามแนวระเบียงเศรษฐกิจตอนใต้



ที่มา : <https://opendevelopmentmekong.net/topics/infrastructure/>, 2558



รัฐบาลไทยและเมียนมาได้ลงนามในบันทึกความตกลง (MOU) ที่จะร่วมพัฒนาท่าเรือน้ำลึกทวายและโครงการถนนเชื่อมต่อกทวาย-กรุงเทพฯ มหานคร เมื่อวันที่ 19 พฤษภาคม 2551 โดยมีบริษัท อิตาเลียนไทย ดีเวลล็อปเมนต์ จำกัด (มหาชน) เข้าไปลงทุนเช่าที่ดินเพื่อ พัฒนาท่าเรือทวาย เป็นระยะเวลา 60 ปี โดยได้รับสิทธิ์สัมปทานในการบริหารท่าเรือ และพื้นที่ต่อเนื่องในลักษณะ สร้าง-บริหาร-โอน (BOT) ท่าเรือทวายนี้เป็นท่าเรือน้ำลึกธรรมชาติที่มีร่องน้ำลึกถึง 50 เมตร ซึ่งประกอบด้วยท่าเรือพาณิชย์ และท่าเรืออุตสาหกรรม ที่สามารถรองรับปริมาณสินค้าได้ 175 ล้านตัน/ปีและมีการจัดเตรียมพื้นที่หลังท่า 170 ตร.กม.สำหรับพัฒนาอุตสาหกรรม ซึ่งบริเวณโครงการเป็นที่ตั้งของแหล่งผลิต ก๊าซธรรมชาติและน้ำมัน จึงเหมาะสำหรับ เป็นการพัฒนาอุตสาหกรรมปิโตรเคมีคอล และเม็ดพลาสติก อีกทั้งเมียนมา มีสินแร่อุตสาหกรรมคุณภาพสูงที่มีความพร้อมที่จะพัฒนาอุตสาหกรรมเหล็กและอิเล็กทรอนิกส์ นอกจากทวายจะสามารถเชื่อมต่อโลกทางทะเลแล้วจะมีโครงข่ายทางหลวงเชื่อมต่อประเทศไทยผ่านจังหวัดกาญจนบุรี (ทวาย-บ้านเก่า-กาญจนบุรี : A-123) โดย มีระยะทางระหว่างทวายและกาญจนบุรี 230 กม.

อย่างไรก็ตามเนื่องจากโครงการทวายเป็นโครงการขนาดใหญ่ เกินกำลังของ บริษัทอิตาเลียนไทย หรือแม้แต่รัฐบาลไทย จำเป็นต้องชักชวนต่างชาติเป็นผู้ร่วมลงทุนด้วยต่างชาติ ที่ว่านั่นก็คือ ญี่ปุ่น แต่ที่ผ่านมา ญี่ปุ่นแสดงท่าทีชัดเจนว่า ไม่สนใจที่จะลงทุนในโครงการทวาย เพราะ ปัญหาสำคัญคือการไม่ได้ยอมรับจากประชาชนเมียนมาในพื้นที่โครงการท่าเรือน้ำลึกทวาย เนื่องจากโครงการดังกล่าวนี้กำลังถูกประชาชนในเมียนมาและเมืองทวาย ตั้งคำถามถึงผลประโยชน์ที่แท้จริงจากโครงการ และผลกระทบต่อประชาชน ทั้งการอพยพประชาชนในพื้นที่มากกว่า 30,000 คน และผลกระทบต่อระบบนิเวศและสิ่งแวดล้อมโดยรวม ข้อเสนอแนะที่รัฐบาลควรดำเนินการต่อไปคือ

1. ภาครัฐของประเทศไทยควรเจรจา กับรัฐบาลเมียนมา เพื่อสานต่อ โครงการดังกล่าวโดยต้องแสดงเจตนาที่ดี และนำเสนอถึงประโยชน์ที่เมียนมาจะได้รับ และแนวทางการแก้ไขปัญหาที่ทางเมียนมา ไม่ว่าจะภาครัฐ เอกชน หรือองค์กรพัฒนาเอกชน (NGO) ยังกังวลอยู่ โดย รัฐบาลไทยควรเร่งแก้ปัญหาสิ่งแวดล้อมที่มีอยู่ และทำให้เป็นมาตรฐาน หรือเกินมาตรฐาน หลังจากนั้นสามารถให้ผู้เกี่ยวข้องเข้ามาตรวจสอบ ดูงาน เพื่อเป็นบรรทัดฐานในการจัดการดูแลสิ่งแวดล้อม ในทวาย นำปัญหาที่เกิดมาถ่ายทอดเป็นบทเรียน เพื่อเป็นแนวทางในการพัฒนาประเทศเมียนมา และ ให้ประชาชนเมียนมาเข้ามามีส่วนร่วมในการวางแผนจัดการเขตเศรษฐกิจทวายด้วย ในขณะที่ ประเทศไทยต้องช่วยเหลือทางเมียนมาในการเร่งออกกฎหมายสิ่งแวดล้อม ระเบียบด้านการจัดทำ รายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) ผลกระทบด้านสุขภาพ (HIA) ทั้งนี้หากได้รับความเชื่อมั่นจาก ทางเมียนมาแล้ว ประเทศไทยก็สามารถชักชวนผู้ร่วมทุนจากประเทศอื่น ได้ง่ายขึ้น

2. นอกจากนี้ทางด้านฝั่งตะวันออกของประเทศไทย ก็จะต้องพัฒนาเส้นทางคมนาคมให้เชื่อมต่อไปยังประเทศกัมพูชา ทั้งนี้อาจพิจารณาช่วยเหลือการก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานให้กับกัมพูชา หรือเจรจากับประเทศที่มีศักยภาพเช่นประเทศจีนเพื่อหางบประมาณเพื่อสนับสนุน ทั้งนี้ควรพัฒนาโครงข่ายทั้งทางถนน และทางรางให้เชื่อมต่อกันด้วย และสนับสนุนให้ใช้ระบบรางมากขึ้นเพื่อลดต้นทุนค่าขนส่ง ปรับปรุงและจัดหาหัวรถจักรที่มีคุณภาพ และเพียงพอต่อการใช้งาน ทั้งนี้ไทยจะได้ประโยชน์จากการที่กัมพูชาจะมีโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมที่ดี และสินค้าจากกัมพูชาที่จะส่งออกก็จะไหลเข้ามาทางท่าเรือแหลมฉบังเพื่อส่งออก

## 1.2 สะพานเศรษฐกิจ (Land Bridge) เชื่อมโยงจากติลาวา ประเทศเมียนมา ไปตามเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจแนวตะวันออก – ตะวันตก

นอกจากเขตเศรษฐกิจทวาย แล้วนั้น ยังมีอีกโครงการหนึ่งคือที่น่าสนใจและต้องทำคู่ขนานไปกับสะพานเศรษฐกิจทวายคือ โครงการเขตเศรษฐกิจพิเศษ “ติลาวา” ซึ่งอยู่ห่างจากกรุงย่างกุ้งเพียง 25 กิโลเมตรเท่านั้น และมีขนาดเล็กกว่า โครงการทวายถึง 10 เท่า โดยตั้งบริษัทร่วมทุนขึ้นมาดำเนินโครงการ มีฝ่ายเมียนมาถือหุ้นใหญ่ร้อยละ 51 ในขณะที่ฝ่ายญี่ปุ่นถือหุ้นโดยเอกชนรวมกันอีกร้อยละ 49 คือ บริษัทมิตซูบิชิ มารูเบนิ และสุมิโตโม มีพื้นที่ประมาณ 15,000 ไร่อยู่ระหว่างเขต Thanlyin และเขต Kyauktan เขตเศรษฐกิจพิเศษนี้มีศักยภาพ และความเป็นไปได้ที่จะทำสะพานเศรษฐกิจเชื่อมต่อไปยังฝั่งอ่าวตังเกี๋ยทางประเทศเวียดนาม ซึ่งมีข้อดีดังนี้

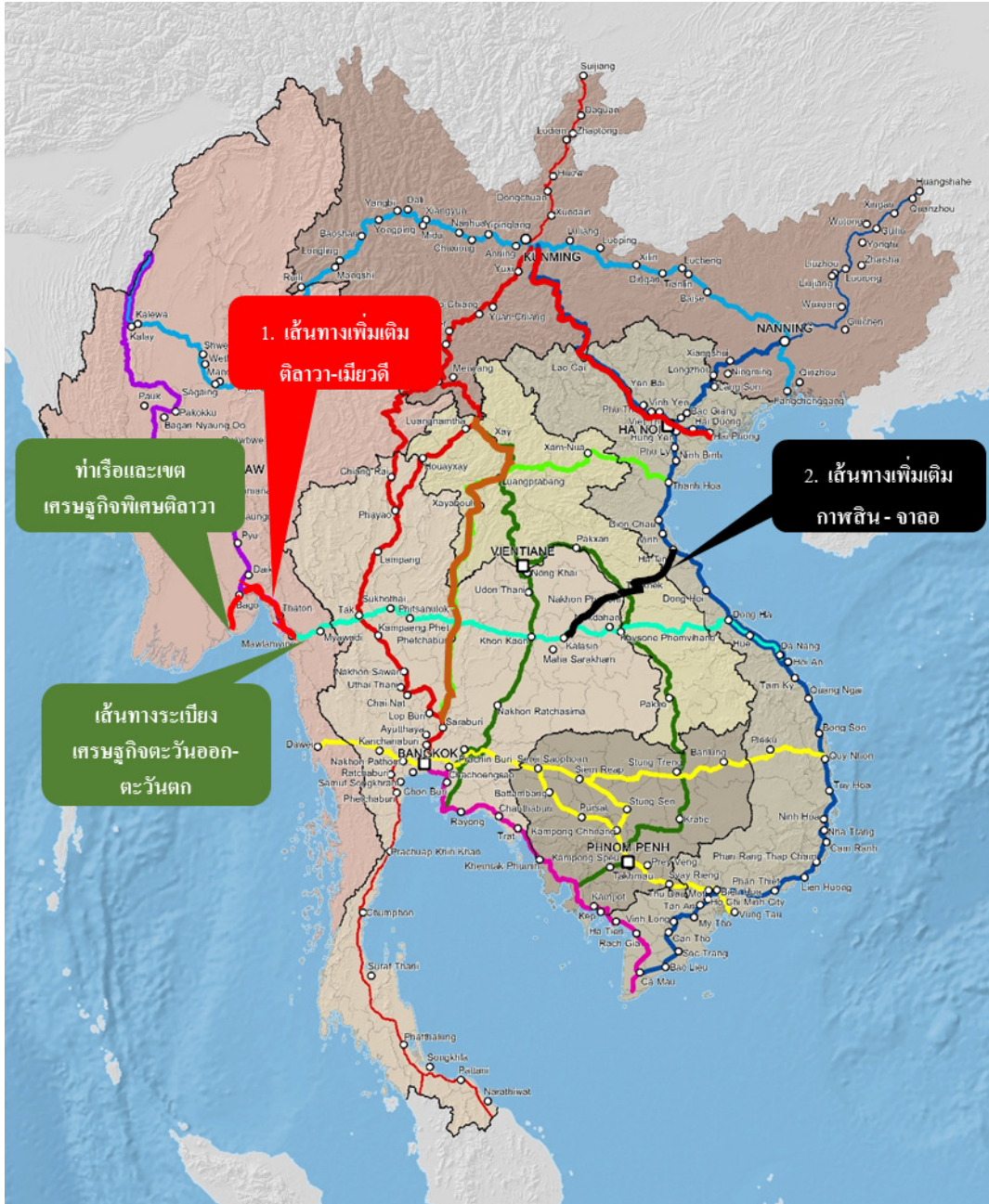
1.2.1 มีความคืบหน้าที่ชัดเจน และรวดเร็วกว่าเขตเศรษฐกิจพิเศษอื่นๆ โดยรัฐบาลเมียนมาและรัฐบาลญี่ปุ่น ได้ลงนามในบันทึกความเข้าใจ ร่วมกันพัฒนาโครงการ เมื่อเดือนธันวาคม 2555 และเริ่มดำเนินการระยะที่ 1 แล้วในเดือน กันยายน 2558 มีผู้ลงทุนแล้ว 48 บริษัทจาก 13 ประเทศ และกำลังเริ่มระยะที่ 2 คาดว่าจะแล้วเสร็จในปี 2561

1.2.2 โดยเฉพาะทำเลที่อยู่ใกล้เมืองย่างกุ้ง ซึ่งเป็นเมืองใหญ่และเป็นเมืองหลวงเก่ามีประชากรกว่า 7 ล้านคน

1.2.3 สามารถเชื่อมต่อมายังเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตกที่ผ่านเมียวดี (เมียนมา) แม่สอด - ตาก-พิษณุโลก - ขอนแก่น - กาศสินธุ์ - มุกดาหาร (ไทย) - สะหวันนะเขต - แคนสะหวัน (ลาว) - ลาวบ่าว – ดองฮา - เว้ - ท่าเรือดานัง (เวียดนาม)

1.2.4 ใช้ระยะเวลาเดินทางจาก ติลาวาประเทศเมียนมา ไป ดานัง ประเทศเวียดนาม ประมาณ 6-7 วัน หรือจากติลาวาประเทศเมียนมา ไปท่าเรือแหลมฉบัง ประมาณ 3-4 วัน หากปรับปรุงเส้นทางให้เรียบร้อยแล้ว ซึ่งเร็วกว่าจากเดิมต้องอ้อมแหลมมะละกา (มาเลเซีย) หรือท่าเรือของสิงคโปร์ ซึ่งต้องใช้เวลาราว 16-18 วัน

แผนภาพที่ 4-6 เส้นทางเสนอให้เกิดการพัฒนาเพิ่มเติมภายใต้กรอบความร่วมมืออนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขง



ที่มา : <https://opendevelopmentmekong.net/topics/infrastructure/>, 2558 คณะทำงานกลุ่มค้าชายแดน และสินค้าอุปโภคบริโภค LAO – THAI Business Forum 2017, 2560

1.2.5 ซึ่งเส้นทางช่วงนี้จะเชื่อมต่อกับโครงการทางหลวงเชื่อมอินเดีย เมียนมา ไทย ซึ่งกำลังดำเนินการอยู่ในระยะทาง 1,400 กิโลเมตร จากเมืองโมเร่ เมืองชายแดนของแคว้นมณีปุระของอินเดีย ผ่านเข้าประเทศเมียนมา มาถึงเมืองมณฑลเลย์ เมืองใหญ่อันดับสามของเมียนมา ต่อไปยังเมืองย่างกุ้ง ต่อมาจนถึงอำเภอแม่สอด จังหวัดตากของไทย ซึ่งใกล้แล้วเสร็จในอีก 18 เดือน

โดยกำลังสร้างสะพานเชื่อมทางหลวงสายนี้ ด้วยการซ่อมแซมสะพานเก่าในยุคอาณานิคม สร้างในสมัยที่อังกฤษปกครองเมียนมา จำนวน 73 สะพานให้ใช้การได้ใหม่ โดยทางรัฐบาลอินเดียเป็นผู้ออกทุนในการซ่อมแซมให้ หากว่าสะพานเหล่านี้แล้วเสร็จ ประชาชนในสามประเทศสามารถใช้ทางหลวงสายนี้ในการคมนาคมได้สะดวก จากประเทศไทยไปถึงอินเดีย และในอนาคตสามารถพัฒนาเส้นทางไปสู่ยุโรป ซึ่งจะไปถึงประเทศอังกฤษเช่นเดียวกับเส้นทางตามนโยบาย One Belt One Road ของประเทศจีน ซึ่งจะต้องพิจารณาวางแผนสำหรับเส้นทางระบบรางไว้ด้วยซึ่งเป็นรูปแบบการขนส่งที่มีต้นทุนต่ำ

แผนภาพที่ 4-7 ทางหลวงเชื่อมอินเดีย เมียนมา และประเทศไทย



ที่มา : <http://www.nationmultimedia.com>, 2016

1.2.6 ภาครัฐไทยจะต้องให้การสนับสนุนหรือผลักดันให้เส้นทางจากคิลาวาเชื่อมมายังเส้นทางตามระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก ให้อยู่ภายใต้กรอบความร่วมมืออนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขงโดยมีธนาคารพัฒนาเอเชีย (ADB) ให้เงินทุนสนับสนุนก่อสร้างเส้นทางถนน



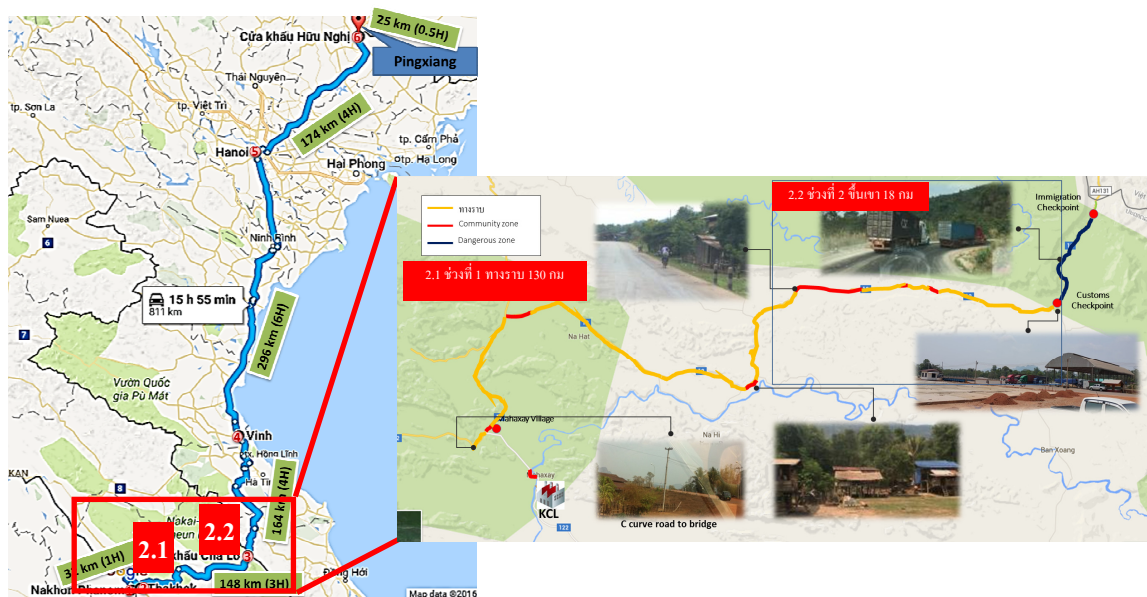
เพื่อให้เชื่อมโยงสะพานเศรษฐกิจจากฝั่งทะเลอันดามันไปสู่ทะเลจีนใต้ และปรับปรุงขั้นตอนอำนวยความสะดวกทางการนำเข้า ส่งออก ซึ่งจะได้กล่าวในลำดับถัดไป

1.2.7 เพื่อให้การเชื่อมโยงสู่ประเทศเพื่อนบ้าน ได้มีทางเลือกเพิ่มเติมจากเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจเดิมในกรอบความร่วมมือในอนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขง ซึ่งเป็นเส้นทางที่ผ่านเมืองสำคัญทั้งที่เป็นแหล่งท่องเที่ยว และเมืองการค้า และอุตสาหกรรม และยังคงคดเคี้ยว ขนาน และเชื่อมโยงกับเส้นทางตามระเบียงเศรษฐกิจเดิมภายใต้กรอบความร่วมมือในอนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขง โดยจะสามารถขยายความเจริญไปยังเขตพื้นที่อื่นๆ ได้ ภาครัฐโดยกระทรวงคมนาคมควรจะเสนอเส้นทางเพิ่มเติมต่อธนาคารพัฒนา

1.2.7.1 เส้นทางจากดิลาวา – ย่างกุ้ง – เมะล้าโย ซึ่งมียระยะทางประมาณ 340 กิโลเมตร ซึ่งจะเชื่อมต่อท่าเรือและเขตเศรษฐกิจดิลาวากับเส้นทางตามระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก ซึ่งจะสามารถเป็น สะพานเศรษฐกิจเชื่อมฝั่งทะเลอันดามัน และทะเลจีนใต้

1.2.7.2 เส้นทางเพิ่มเติม East West Economic Corridor จากกาฬสินธุ์ – สกลนคร – นครพนม (ไทย) ผ่านด่านสะพานมิตรภาพแห่งที่ 3 คำม่วน ไปถนนหมายเลข 12 ผ่านด่านนาพาว (สปป.ลาว) ด่านจาลอ (เวียดนาม) ไปเชื่อมโยงถนนหมายเลข 1 ของเวียดนามที่ฮาดิง ซึ่งเป็นเส้นทางที่สั้นที่สุดที่จะไปถึงประเทศจีนตอนใต้ ซึ่งเป็นตลาดใหญ่มีศักยภาพที่ดีในอนาคต แต่มีสภาพถนนที่ไม่เอื้อต่อการคมนาคม มีความเสี่ยงต่ออุบัติเหตุทางท้องถนน

**แผนภาพที่ 4-8 สภาพเส้นทาง R12 จากด่านท่าแขก ไปจนถึงด่านที่เชื่อมต่อระหว่าง สปป. ลาว และ เวียดนาม**



ที่มา : SCG Logistics Services, 2017

1.2.7.2.1 ช่วงที่ 1 ทางราบ 130 กม. สภาพถนน 2 ช่องทาง ไม่มีเส้นแบ่ง lane และไม่มีป้ายเตือน ไม่มีไฟฟ้าในตอนกลางคืน ไม่มีจุดพักรถ

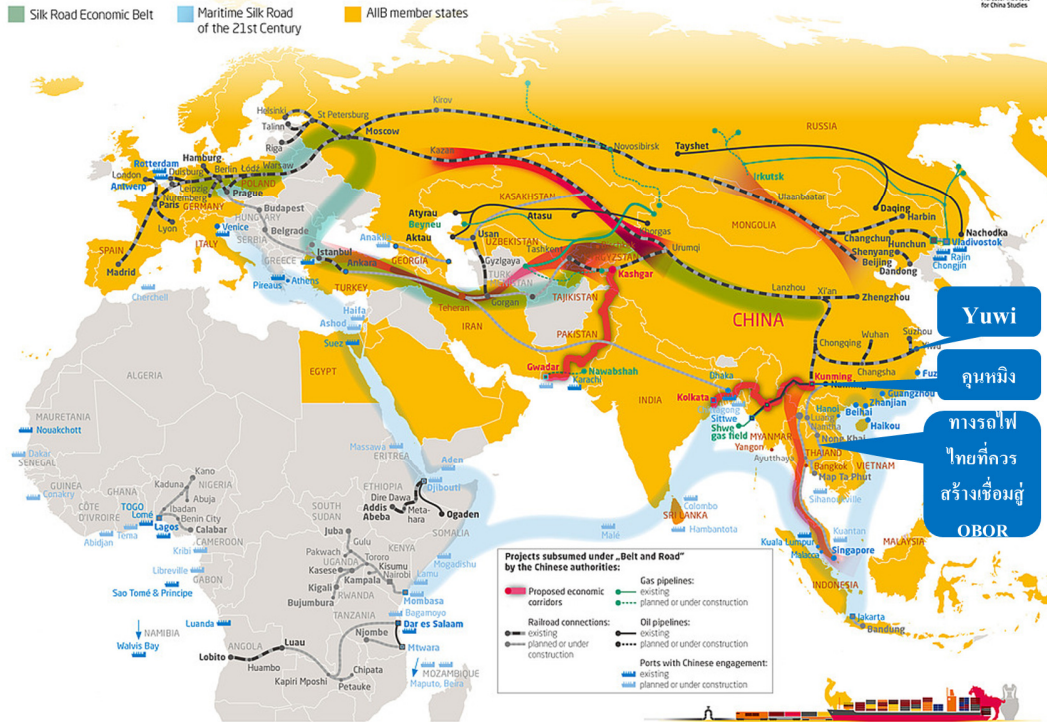
1.2.7.2.2 ช่วงที่ 2 ขึ้นเขา 18 กม. ไปด้านที่เชื่อมต่อระหว่างลาว และ เวียดนาม: มีลักษณะเป็นเขาสูงชัน บางช่วงมีเพียง 1 lane และเป็นจุดโค้งอันตราย ยังไม่มีเส้นทาง by pass เพื่อหลีกเลี่ยง เขตชุมชน

2. นโยบาย One Belt One Road ส่งผลกระทบต่อประเทศไทยอย่างไม่อาจหลีกเลี่ยงได้ แต่หากพิจารณาตามเส้นนี้จะพบว่า เส้นทางบก (China – Indochina Peninsula Economic Corridor) จะผ่านประเทศไทย ซึ่งในทางภูมิศาสตร์แล้วประเทศไทยถือเป็นจุดศูนย์กลางของอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง และนโยบาย One Belt One Road ก่อให้เกิดประโยชน์ต่อประเทศไทย ทั้งมิติทางเศรษฐกิจ และมิติทางสังคม วัฒนธรรม ดังนั้นสิ่งที่ประเทศไทยควรดำเนินการคือ หาทางใช้ประโยชน์จากนโยบายดังกล่าวดังต่อไปนี้

2.1 เชื่อมโยงโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมของไทยกับโครงสร้างพื้นฐานตามนโยบาย One Belt One Road ได้แก่ พัฒนาทางรถไฟ กรุงเทพฯ – โคราซ – หนองคาย ให้เป็นระบบรางคู่เพื่อสะดวกต่อการขนส่งสินค้า ซึ่งจะเชื่อมต่อกับทางรถไฟคุนหมิง – แขวงหลวงน้ำทา – เวียงจันทน์ ตามระเบียงเศรษฐกิจ China – Indochina Peninsula Economic Corridor ซึ่งจะสามารถเชื่อมไปยัง New Eurasian Land Bridge Economic Corridor ที่เป็นเส้นทางที่สามารถเชื่อมไปถึงกรุงลอนดอน ประเทศอังกฤษ ผ่าน 9 ประเทศ ได้แก่ จีน คาซัคสถาน รัสเซีย เบลารุส โปแลนด์ เยอรมัน เบลเยียม ฝรั่งเศส และอังกฤษ เส้นทางนี้เริ่มจากเมือง Yiwu ทางตะวันออกของจีน ไปสิ้นสุดที่กรุงลอนดอน ประเทศอังกฤษใช้เวลาเพียง 18 วันในการขนส่งสินค้า เทียบกับการขนส่งทางเรือจะใช้เวลาถึง 36 วัน และมีค่าใช้จ่ายถูกกว่าการขนส่งทางอากาศ โดยเมื่อเทียบราคาส่งตู้คอนเทนเนอร์ 40 ฟุต สำหรับการขนส่งทางรถไฟเส้นนี้จะอยู่ที่ 4,600 ดอลลาร์สหรัฐฯ ซึ่งคิดเป็นประมาณครึ่งหนึ่งของราคาส่งทางอากาศ

แผนภาพที่ 4-9 เส้นทางรถไฟไทยเพื่อเชื่อมกับ One belt One Road

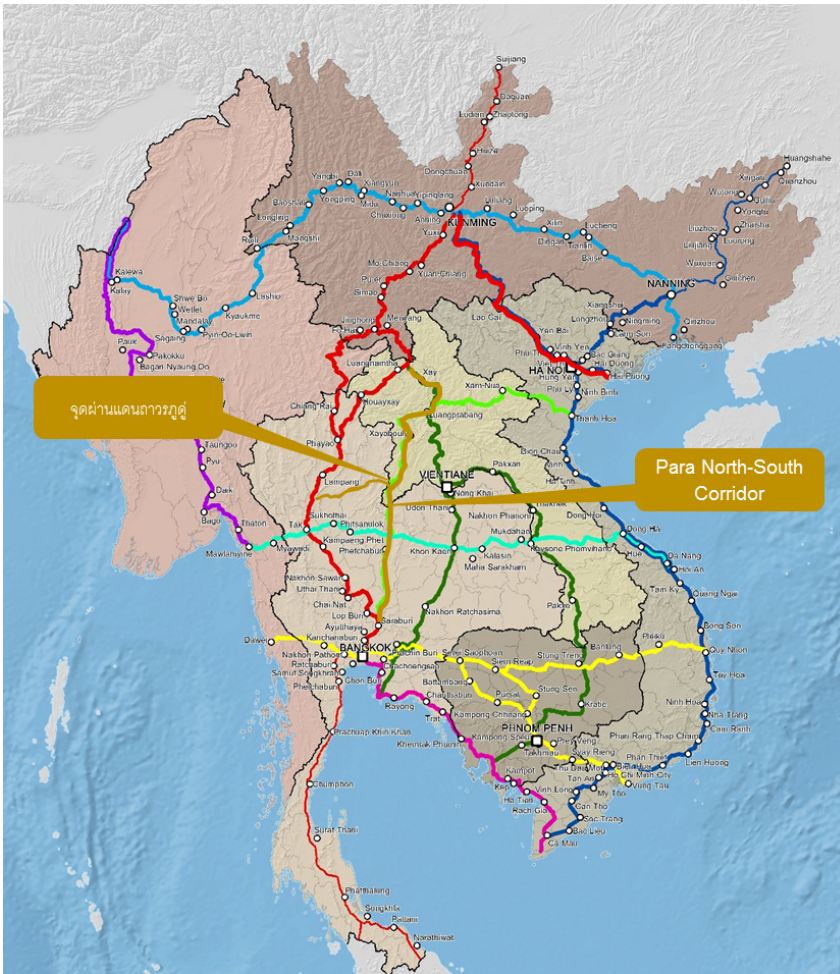
China aims to build a global infrastructure network  
 "Belt and Road" infrastructure projects, planned and completed (March 2017)



ที่มา : Mecator Institute for China Studies, 2017

2.2 พัฒนาเส้นทางเดินรถ Para North-South Corridor ขนานกับเส้นทางระเบียบเศรษฐกิจเหนือ-ใต้ โดยเริ่มที่บ่อเต็น (ภาคเหนือของ สปป.ลาว ซึ่งติดกับเมืองคุนหมิงในมณฑลยูนนาน) - อุดมชัย - หลวงพระบาง - ไชยบุรี - แก่นแก้ว - ท่าลี่ - เลย - เพชรบูรณ์ - สระบุรี - กรุงเทพฯ ซึ่งจะสามารถทำถนนเชื่อมโยง R3A ฟังไทยที่ด่านกู่ ทั้งนี้จะใช้เส้นทางนี้แทนถนน R3A เนื่องจากถนน R3A มีสภาพไม่ดี และอยู่ภายใต้การสนับสนุนของธนาคารพัฒนาเอเชีย (ADB) ดังนั้นเส้นทางนี้จะเป็นตัวเชื่อมที่สำคัญไปสู่เส้นทาง One Belt One Road

แผนที่ 4-10 Para North-South Corridor



ที่มา : <https://opendevelopmentmekong.net/topics/infrastructure/>, 2558

2.3 โครงการพัฒนาที่ไทยจะทำงานร่วมกับจีนควรมองเป็นโอกาส แต่ต้องรอบคอบในการต่อรอง อย่างโครงการรถไฟไทย จีน แม้จะล่าช้า แต่การพิจารณา รายละเอียดสัญญาการลงทุนที่ยุติธรรมก็เป็นข้อที่ควรตระหนัก การเข้ามาถือสิทธิ์ของจีนในภูมิภาค ไม่ควรมองว่าเป็นการตกเป็นเบี้ยล่างทางเศรษฐกิจ แต่เป็นสิ่งที่มองได้ว่าเป็นของผลประโยชน์ ที่แต่ละชาติ จะให้น้ำหนักมากกว่า เช่น การเปิดรับเงินเข้ามาลงทุนในโครงการขนาดใหญ่ของประเทศเพื่อนบ้าน กัมพูชา ลาว เมียนมา ในระยะสั้นประเทศไทยต้องพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานให้เชื่อมต่อกับระเบียงเศรษฐกิจตามนโยบาย One Belt One Road ดังที่ได้กล่าวมาแล้วข้างต้น และในระยะยาว ประเทศไทยจะต้องพัฒนาระบบราง และเส้นทางรถยนต์ เพื่อสามารถเชื่อมต่อไปยังทวีปต่างๆ ของโลก เช่นยุโรป หรืออเมริกา ในลักษณะแบบไร้พรมแดน ทั้งนี้ ควรให้สถาบันการศึกษาเข้ามามีส่วนช่วยในการวิเคราะห์เปรียบเทียบ ความคุ้มค่าของโครงการดังกล่าวกับโครงการอื่นๆของรัฐบาล และจัดลำดับความสำคัญ เพื่อจัดสรรงบประมาณตามความเหมาะสม



แผนที่ 4-11 เส้นทางสู่ยุโรปในอนาคต



ที่มา : <http://www.mtoday.co.th>, 2017

ทั้งนี้ประเทศไทยควรพิจารณาให้การสนับสนุนด้านการพัฒนาเส้นทางถนนเชื่อมโยงสู่ประเทศเพื่อนบ้าน ผ่านองค์การมหาชน ภายใต้กระทรวงการคลังอย่างสำนักงานความร่วมมือพัฒนาเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน (NEDA) หรือหารือในกับประเทศเพื่อนบ้านที่เกี่ยวข้องเพื่อตกลงแนวระเบียบเศรษฐกิจร่วมกันเสนอต่อ ธนาคารพัฒนาเอเชีย (ADB) ซึ่งให้การสนับสนุนการก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์ในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขงอยู่แล้ว และธนาคารเพื่อการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานแห่งเอเชีย (AIIB) ซึ่งให้การสนับสนุนโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์ในภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก ได้เป็นทางเลือก เพื่อพัฒนาเส้นทางจากด่านบ้านน้ำร้อนไปยังเมืองทวาย ที่เป็นทางดินลูกรังเพื่อเชื่อมโยงเส้นทางมาสู่ประเทศไทย เชื่อมต่อไปยังประเทศกัมพูชา และเวียดนามตามแนวระเบียบเศรษฐกิจตอนใต้ รวมถึงพัฒนาปรับปรุงเส้นทาง จากติลาวา ประเทศเมียนมาให้เชื่อมต่อไปยัง อำเภอแม่สอด จ.ตากของประเทศไทย ไปสู่ นครพนม ออกสู่ สปป.ลาว ไป จาลอ (เวียดนาม) ผ่านเส้นทางหมายเลข 12 เพื่อให้สะพานเศรษฐกิจมีความสมบูรณ์ตลอดทั้งเส้นทาง

3. พัฒนาด่านชายแดนที่สำคัญเพื่ออำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าข้ามแดน

3.1 พัฒนาด่านชายแดนที่ผ่านแนวเส้นทางสะพานเศรษฐกิจทวาย เชื่อมเส้นทางระเบียบเศรษฐกิจตอนใต้ ได้แก่

3.1.1 พัฒนาจุดผ่านแดนถาวรบ้านพุน้ำร้อน (ไทย-เมียนมา) จ.กาญจนบุรีให้เป็นด่านศุลกากร

3.1.2 เปิดด่านบ้านหนองเอี่ยนและด่านบ้านป่าไร่ (ไทย-กัมพูชา) จ.สระแก้ว เพื่อลดความแออัดที่ด่านอรัญประเทศ

3.1.3 ปรับปรุงด่านศุลกากรหาดเล็ก จ.ตราด (ไทย-กัมพูชา) ให้รองรับกับจำนวนคนและสินค้าที่เพิ่มขึ้น

3.2 พัฒนาด่านชายแดนที่ผ่านแนวเส้นทางสะพานเศรษฐกิจติลาวา เชื่อมเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก – ตะวันตก

3.2.1 พัฒนาด่านศุลกากรแม่สอด (ไทย-เมียนมา) โดยจัดหาพื้นที่ให้เพียงพอในฝั่งเมียนมา ขณะเดียวกันก็เร่งก่อสร้างด่านศุลกากรแห่งใหม่ให้แล้วเสร็จ

3.2.2 พิจารณาขยายเวลาด่านนครพนม (ไทย-สปป.ลาว) ให้เปิดถึง 24:00 น. จากเดิมเปิดถึง 22:00 น.

3.3 ก่อสร้างสะพานแห่งใหม่ที่ด่านหนองคาย เพื่อระบายความแออัด และการจราจรที่คับคั่ง และรองรับการค้าที่เพิ่มขึ้นจากเส้นทางตามนโยบาย One Belt One Road โดยแยกทางรถยนต์และทางรถไฟ ไม่พาดผ่านกัน

#### 4. เน้นการขนส่งที่มีต้นทุนต่ำ และพัฒนาการเชื่อมต่อระหว่างรูปแบบขนส่งต่างๆ

การขนส่งเชื่อมต่อระหว่างรูปแบบต่างๆ หมายถึง การขนส่งสินค้าจากต้นทางจนถึงปลายทาง โดยมีการใช้รูปแบบการขนส่งตั้งแต่ 2 รูปแบบขึ้นไป ซึ่งเหมาะกับการขนส่งที่เป็นการขนส่งในระยะกลางและระยะไกล การขนส่งในรูปแบบดังกล่าว เกิดจากการพัฒนาการขนส่งทุกรูปแบบให้สามารถทำงานเชื่อมประสานกันได้อย่างเป็นระบบ การขนส่งแต่ละรูปแบบต้องถูกใช้ให้เกิดประสิทธิภาพสูงสุด มีความสะดวก รวดเร็ว และต้นทุนทางด้านการขนส่งลดลง เป็นผลให้เกิดความได้เปรียบเชิงการแข่งขัน ดังนั้น การเชื่อมโยงเครือข่ายการขนส่งต้องกระทำทั้งในประเทศและระหว่างประเทศ

การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ จะต้องสามารถแข่งขันกับต้นทุนค่าขนส่งทางถนนเพียงอย่างเดียวได้ การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ จะถูกพิจารณาหรือนำสนใจสำหรับผู้ให้บริการก็ต่อเมื่อมีระยะทางในการขนส่งไม่น้อยกว่า 500 กิโลเมตร<sup>3</sup> เนื่องจากค่าใช้จ่ายต่าง ๆ ที่

<sup>3</sup>“Multi-modal Transportation (MT)”. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก : <http://www.tanitsorat.com/view.php?id=91, 2550>.

เกิดขึ้นจะถูกกว่าการขนส่งทางถนน แต่การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบที่เกิดประสิทธิภาพด้านต้นทุนมากที่สุดและระยะเวลาในการขนส่งที่รวดเร็ว จะต้องดำเนินการโดยมุ่งเน้นไปที่การขนส่งทางรถไฟ ทางแม่น้ำ และทางทะเลเป็นหลัก เพราะเป็นโหมดที่ประหยัดที่สุด ถ้าจำเป็นจะต้องมีการใช้การขนส่งทางถนนก็จะจำกัดระยะทางที่ใช้ให้น้อยที่สุด โดยอาจจะใช้การขนส่งทางถนนเพียงระยะทางสั้น ๆ ที่ต้นทางหรือปลายทางในการขนส่งสินค้าเท่านั้น การให้บริการขนส่งทางรถไฟและทางน้ำที่ผ่านมามีปริมาณความต้องการขนส่งสินค้าทางรถไฟมากกว่าความสามารถในการรองรับ เช่นสินค้าประเภท ข้าว น้ำตาล และมันสำปะหลัง จึงเป็นโอกาสในการผลักดันการขนส่งทางรางมากขึ้น และตามข้อมูลการขนส่งสินค้าแยกตามรูปแบบการขนส่งดังที่กล่าวไปในบทที่ 3 นั้น การขนส่งทางราง และทางน้ำ ซึ่งมีต้นทุนที่ต่ำ แต่มีสัดส่วนการขนส่งที่น้อย หรือรวมกันเท่ากับร้อยละ 19 ของการขนส่งทั้งหมด ทั้งนี้เนื่องจากการขนส่งทางรางไม่มีการบริหารที่เป็นระบบ รางรถไฟร้อยละ 91 เป็นรางเดี่ยวทำให้ต้องรอเพื่อสวนทาง เวลาการเดินทางไม่แน่นอน หัวรถจักรไม่เพียงพอ และเนื่องจากการขนส่งทางรางมีข้อจำกัดเรื่องการเข้าถึงผู้รับสินค้าปลายทาง ต้องมีขนถ่ายสินค้าเพื่อเปลี่ยนรูปแบบการขนส่ง แต่สิ่งอำนวยความสะดวกในการขนถ่ายสินค้าไปสู่การขนส่งรูปแบบอื่นยังไม่มีประสิทธิภาพและไม่ทันสมัย ทำให้ยุ่งยากและเกิดต้นทุนซ้ำซ้อนที่สูง จึงไม่เป็นที่นิยม ในขณะที่ทางน้ำก็ยังมีปัญหาในการขนถ่ายบริเวณท่าเทียบเรือ ทำให้มีปัญหาของขวด จึงขนส่งได้ล่าช้า

แนวทางการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของประเทศไทยมีแผนงานที่ดีพอสมควรแล้ว เห็นได้จากโครงการ Mega Project ที่มีการก่อสร้างทางรถไฟรางคู่ การก่อสร้างถนน หรือแผนการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก เป็นต้น แต่รัฐบาลควรมีแผนเพื่อมุ่งสู่การขนส่งที่ยั่งยืน โดยลดต้นทุนระบบโลจิสติกส์ของประเทศในภาพรวม และให้ความสำคัญกับการเปลี่ยนแปลงการใช้รูปแบบการขนส่งจากถนนสู่การขนส่งที่มีต้นทุนการขนส่งต่ำกว่า ซึ่งนอกจากจะได้ประโยชน์จากต้นทุนการขนส่งที่ประหยัด และมีประสิทธิภาพแล้ว การขนส่งทางถนนที่ลดลงและเพิ่มการขนส่งทางรางและทางน้ำจะช่วยลดการปล่อยปริมาณก๊าซคาร์บอน ไดออกไซด์และลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมได้อย่างมาก เนื่องจากการขนส่งทางรางต่อสินค้าหนัก 1 ตันระยะทาง 1 กิโลเมตรจะปล่อยก๊าซคาร์บอน ไดออกไซด์ต่ำกว่าการขนส่งในรูปแบบอื่น นอกจากนี้ต้องยกระดับรูปแบบการขนส่งด้านต่างๆ ให้ระบบโลจิสติกส์ภาพรวมของประเทศไทยมีศักยภาพในการแข่งขันภาคเอกชนมีต้นทุนการทำธุรกิจที่ต่ำลง ดังนั้นการเร่งพัฒนาและยกระดับการขนส่งให้มีประสิทธิภาพ ในประเด็นหลักๆ ของแต่ละรูปแบบการขนส่งควรมีดังนี้

4.1 สนับสนุนให้เกิดระบบการขนส่งที่มีประสิทธิภาพ เพื่อให้เกิดการปรับเปลี่ยนจากการขนส่งที่พึ่งพาการขนส่งทางถนนเป็นหลัก สู่การขนส่งทางรางและทางน้ำ ส่วนทางอากาศจะ

ใช้เมื่อต้องการความรวดเร็ว พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้าน โลจิสติกส์ต้องพัฒนาเส้นทางรถเดินรถไฟให้ครอบคลุม และมีอุปกรณ์อำนวยความสะดวกในการขนย้ายสินค้าไปสู่รูปแบบการขนส่งอื่นแบบต่อเนื่องกัน

4.2 จัดตั้งศูนย์รวบรวมและกระจายสินค้าในจังหวัดที่สำคัญในแต่ละภาคของประเทศไทยเพื่อทำหน้าที่เป็นสถานีเปลี่ยนถ่ายสินค้า ซึ่งมาจากผู้ผลิตหลายราย แล้วนำมาคัดแยกรวบรวม ก่อนที่จะจัดส่งไปยังจุดหมายปลายทางต่างๆ โดยสามารถเชื่อมโยงการขนส่งในรูปแบบต่างๆ ไม่ว่าจะเป็นการขนส่งทางรถไฟ ทางถนน หรือขนส่งทางน้ำ หรือที่เรียกว่า Multimodal Transportation ทั้งนี้เพื่อเป็นการเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งสินค้าที่มาจากกระยะทางไกล ซึ่งขนส่งโดยทางรถไฟ มาเป็นรูปแบบการขนส่งสินค้าระยะใกล้จนถึงมือลูกค้า (last mile delivery) ทางถนน และยังมีส่วนช่วยแก้ปัญหา รถบรรทุกที่ไม่มีสินค้าในเที่ยวกลับ ซึ่งเป็นปัญหาสำคัญของการขนส่งทางถนนในประเทศไทย อย่างไรก็ตามการจะเชื่อมโยงรูปแบบการขนส่งได้อย่างมีประสิทธิภาพ โครงสร้างพื้นฐานจะต้องทำอย่างบูรณาการ สถานีรถไฟที่สำคัญ ก็ต้องมีพื้นที่เพียงพอในการขนย้ายสินค้า และมีอุปกรณ์ในการขนย้ายสินค้าระหว่างรูปแบบการขนส่ง ซึ่งตำแหน่งที่เหมาะสมในการจัดตั้งศูนย์รวบรวมและกระจายสินค้า ทั้งในประเทศ และระหว่างประเทศ ตามผลการศึกษาความเป็นไปได้และรูปแบบการบริหารสถานีขนส่งสินค้าภูมิภาค ของสถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง (สจล.) ได้ระบุไว้ 17 แห่งทั่วประเทศ ดังต่อไปนี้ หนองคาย สงขลา สระแก้ว ตาก และมุกดาหาร ขอนแก่น สุราษฎร์ธานี อุบลราชธานี นครราชสีมา เชียงใหม่ นครสวรรค์ พิษณุโลก นครราชสีมา กาญจนบุรี ปราจีนบุรี ตราด การบริหารสามารถทำได้โดยรูปแบบการลงทุนระหว่างภาครัฐและเอกชน โดยรัฐจัดหาที่ดินและสร้างโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก ส่วนเอกชนเข้ามาบริหารจัดการ

4.3 สร้างระบบตู้คอนเทนเนอร์ที่ติดหัวลากขนส่งบนแคร่รถไฟ (Trailer on Flat Car) โดยแนวคิดนี้เริ่มมาจากคณะละครสัตว์ และการขนส่งทางทหาร และได้พัฒนามาในรูปแบบพาณิชย์ในช่วงปี พ.ศ. 2493 – 2503 ซึ่งจะสามารถทำให้การขนส่งจากผู้ผลิตถึงมือลูกค้า (Door to Door) เป็นไปได้โดยผ่านการขนส่งทางถนน และทางราง โดยการย้ายตู้คอนเทนเนอร์จากรถไปขึ้นรถไฟสมัยก่อนจะสร้างทางลาดขึ้นไป แต่ในปัจจุบันจะใช้เครนยก ซึ่งรัฐบาลต้องจัดหารถไฟที่สามารถรองรับน้ำหนักบรรทุกทุกสินค้าด้วยวิธีดังกล่าว พร้อมจัดตั้ง คลังสินค้า สถานีขนย้าย และศูนย์กระจายสินค้า ในทุกสถานีรถไฟที่สำคัญของประเทศ และมีอุปกรณ์อำนวยความสะดวกในการเคลื่อนย้ายสินค้าด้วย ปรับปรุงหน่วยงานการรถไฟให้ทำงานได้ในเชิงพาณิชย์ ต้องมีการปรับตารางรถไฟที่เหมาะสม

แผนภาพที่ 4-12 : ภาพตู้คอนเทนเนอร์ที่ติดหัวลากขนส่งบนแคร่รถไฟ (Trailer on Flat Car)



ที่มา : <http://www.bnsf.com/news-media/go/doc/7090/2452382/TOFC-Trailer-on-Flat-Car.html>, 2017, [www.independentdispatch.com](http://www.independentdispatch.com), 2017, <http://railworksamerica.com/forum/viewtopic.php?f=13&t=649>, 2010

4.4 พัฒนาเส้นทางขนส่งระบบรางคู่ให้เชื่อมกันระหว่างประเทศในอนุภูมิภาค ลุ่มแม่น้ำโขง ตามกลยุทธ์สะพานเศรษฐกิจ เชื่อมทวาย ประเทศเมียนมา ผ่านมายังทางรถไฟกาญจนบุรีเชื่อมต่อไปยังด่านคลองลึก อยุธยาประเทศ เข้าประเทศกัมพูชา เมืองปอยเปต – พนมเปญ – บาวต (กัมพูชา) – นครโฮจิมินห์ – ว่างเต่า (Vung Tau – เวียดนาม) และ สะพานเศรษฐกิจเชื่อมเมือง ติลาวา - เมียวดี (เมียนมา) มายัง แม่สอด - ตาก-พิษณุโลก - ขอนแก่น – มหาสารคาม – ร้อยเอ็ด - มุกดาหาร (ประเทศไทย) - สหวันนะเขต - แดนสะหวัน (ลาว) - ลาวบ่าว – ดองฮา - เว้ - ท่าเรือดานัง (เวียดนาม) ประเทศไทยควบลู่ไปกับเส้นทางขนส่งทางถนน เพื่อลดต้นทุนการขนส่ง และเลี่ยง การจราจรที่หนาแน่น

4.5 พัฒนาระบบการขนส่งทางอากาศเพื่ออย่างบูรณาการเพื่อให้เป็นศูนย์กลางการขนส่งทางอากาศในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง เนื่องจากประชากรในจินตอนใต้ โดยเฉพาะในคุนหมิง เสฉวน ฉงชิ่ง ซีอาน และก๊วยโจว มีประชากรประมาณ 220 ล้านคน เป็นแหล่งผลิตสินค้าที่ใช้เทคโนโลยีขั้นสูง และส่งออกดอกไม้ และกล้วยไม้ไปยังยุโรปแหล่งใหญ่ ในขณะที่สนามบินในจิน ในเมืองปักกิ่ง เชียงไห่ กวางโจว และคุนหมิง มีเที่ยวบินไปยุโรปน้อย ทำให้เป็นโอกาสสำหรับประเทศไทย เนื่องจากประเทศไทยมีภูมิศาสตร์ที่อยู่กึ่งกลางของอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง และมีสนามบินที่ใหญ่และทันสมัย มีผู้โดยสารจากต่างประเทศเข้ามาจำนวนมากจากหลายประเทศที่มาทั้ง

ด้านธุรกิจ และท่องเที่ยว ทำให้สนามบินสุวรรณภูมิมีย่านเที่ยวบินไปยุโรปมาก มีค่าขนส่งที่ได้เปรียบกว่าประเทศอื่นๆ ในอนุภูมิภาค แต่หากไม่มีการจัดการการขนส่งที่ดี จะทำให้เสียโอกาสมหาศาล

ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับท่าอากาศยาน (Airport Charges) เป็นต้นว่า ค่าธรรมเนียมในการขึ้น-ลงของอากาศยาน (Landing Fee) ค่าธรรมเนียมการใช้บริการเครื่องช่วยเดินอากาศ (Air Navigation Charge) ค่าธรรมเนียมการใช้สะพานเครื่องบิน บริการภาคพื้นดินเพื่อเติมน้ำมัน ฯลฯ จะต้องสามารถแข่งขันได้เมื่อเทียบกับสนามบินของประเทศเพื่อนบ้านเช่น มาเลเซีย และสิงคโปร์ ทั้งนี้ค่าธรรมเนียมลงจอดเครื่องบิน กรณิ โบอิง 747 ของไทยอยู่ที่ประมาณ 69,000 บาทในขณะที่ของสิงคโปร์และมาเลเซียอยู่ที่ประมาณ 88,000 และ 57,000 บาท ตามลำดับ

สินค้าที่ส่งมาจากจีนสามารถใช้เส้นทาง คู่ขนานกับระเบียงเศรษฐกิจเหนือ-ใต้ ที่เสนอไว้ตามยุทธศาสตร์ข้างต้นในข้อ 2.2 มาถึงสนามบินสุวรรณภูมิ ดังนั้นสิ่งที่ภาครัฐ โดยการท่าอากาศยานแห่งประเทศไทยต้องสนับสนุนคือ การจัดการสินค้ามูลค่าสูงและสินค้าเน่าเสียอย่างบูรณาการ กล่าวคือ การคัดแยก จัดเก็บ บรรจุหีบห่อ และจัดส่งต่อไปยังประเทศจุดหมายปลายทาง ต้องดำเนินการอย่างเป็นระบบ มีพื้นที่สำหรับรองรับกิจกรรมดังกล่าวอย่างเพียงพอ เที่ยวบินจะต้องเข้า ออก ตรงเวลา

จะต้องมีกฎระเบียบเอื้ออำนวยต่อการบริการ โดยเฉพาะในด้านพิธีการศุลกากรที่ต้องเป็นไปอย่างรวดเร็ว แข่งขันได้ เนื่องจากธุรกิจทุกวันนี้แข่งขันกันด้วยความเร็ว ซึ่ง เฉลี่ยระยะเวลาในการตรวจผ่านสินค้าที่ด่านศุลกากรของไทยคือ 5 วัน ซึ่งยังใช้เวลานานกว่าประเทศสิงคโปร์ (2 วัน) และมาเลเซีย (4 วัน) นอกจากนี้รัฐบาลต้องดำเนินการให้สินค้าที่เข้ามาในเขตปลอดอากร เพื่อส่งออกไปยังนอกราชอาณาจักรที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ได้อย่างรวดเร็วและราบรื่นที่สุด เนื่องจาก พ.ร.บ. ศุลกากรใหม่ฉบับ พ.ศ. 2560 ซึ่งอยู่ระหว่างการประกาศในราชกิจจานุเบกษา มาตรา 152 ได้ระบุไว้ว่า ในกรณีการนำเข้าเข้ามาในราชอาณาจักรไทย หรือนำวัตถุดิบภายในราชอาณาจักร เข้าไปในเขตปลอดอากรเพื่อผลิต ผสม ประกอบ บรรจุ หรือดำเนินการด้วยวิธีอื่นใดกับของนั้นโดยมีวัตถุประสงค์เพื่อส่งออกไปนอกราชอาณาจักร ให้ของนั้นได้รับยกเว้นไม่อยู่ภายใต้บังคับของกฎหมาย ในส่วนที่เกี่ยวกับการควบคุมการนำเข้าเข้ามาในราชอาณาจักร การส่งออกไปนอกราชอาณาจักร เฉพาะในพื้นที่ตามที่กำหนดใน กฎกระทรวง ซึ่ง ณ ปัจจุบันก็ยังไม่ได้มีการออกกฎกระทรวงเพื่อกำหนดพื้นที่ดังกล่าว ดังนั้น ภาคเอกชน รวมถึงภาครัฐ ทั้งกระทรวงคมนาคม กรมศุลกากร ต้องเร่งออกกฎกระทรวงกำหนดพื้นที่ให้เร็วที่สุด เพื่ออำนวยความสะดวกให้แก่ผู้ประกอบการ

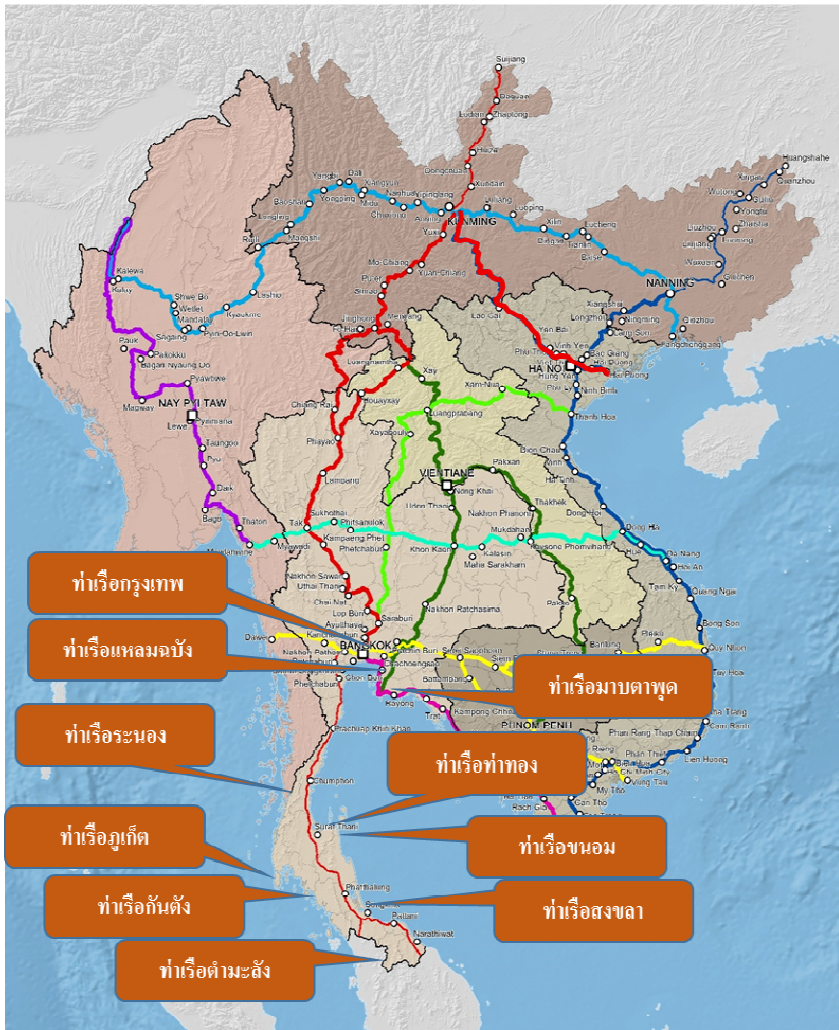
4.6 ให้ความสำคัญกับการขนส่งชายฝั่งทะเล เพื่อการขนส่งระยะไกลทางน้ำ ระหว่างภาคใต้ กับกรุงเทพฯ และภาคตะวันออก โดยทำเรือที่สำคัญ เช่น ทำเรือสงขลา ทำเรือระนอง ทำเรือภูเก็ต ต้องมีรางรถไฟ และถนนสภาพดีเข้าถึง และมีพื้นที่หลังท่าที่เพียงพอสำหรับ จัดเก็บและขนถ่ายสินค้า และอุปกรณ์ในการขนย้ายสินค้าระหว่างรูปแบบการขนส่ง ภาครัฐจะต้องมีนโยบาย ส่งเสริมสนับสนุนอย่างจริงจัง โดยเริ่มจากการพัฒนาท่าเรือที่มีอยู่ให้สามารถใช้ประโยชน์ได้เต็ม ประสิทธิภาพก่อน เช่น

4.6.1 การขยายระยะเวลาการให้สัมประทาน เพื่อจูงใจให้ผู้ได้รับสัมปทาน ลงทุนปรับปรุงท่าและอุปกรณ์การขนถ่ายสินค้า การขุดลอกขยายร่องน้ำ เพื่อให้เรือชายฝั่งสามารถ ขนสินค้าได้ตามศักยภาพของเรือ ไม่ต้องรอการขึ้นลงของน้ำ ยกตัวอย่างปัญหาร่องน้ำตื้นท่าเรือ สงขลา ทำให้เรือใหญ่ไม่สามารถเข้าเทียบท่า เรือเทียบท่าเป็นเรือพีคเตอร์ขนถ่ายสินค้าในประเทศ ไปยังท่าเรือสิงคโปร์เพื่อขึ้นเรือใหญ่ หากเรือใหญ่สามารถรับสินค้าได้โดยตรง ไม่ต้องใช้เรือพีคเตอร์ ต้นทุนค่าขนส่งจะลดลง

4.6.2 ท่าเรือคู่แข่งอย่างท่าเรือปีนังเป็นท่าเรือที่อยู่ใกล้ท่าเรือสงขลา เป็น ทางเลือกการใช้ท่าเรือของผู้ส่งออก เพราะมีอุปกรณ์ให้บริการขนถ่ายสินค้าที่ทันสมัย และมีร่องน้ำ ลึก ทำให้มีเรือเข้าเทียบท่าปริมาณมาก มีผู้สินค้าผ่านท่าปีละ 700,000 ตู้ ผู้ส่งออกไทยมีสัดส่วนการ ใช้ท่าเรือสงขลาต่อท่าเรือปีนัง 1:1.5 ค่าใช้ท่าเรือปีนังและค่าระวางเรือถูกกว่าโดยเฉพาะเส้นทางไป ญี่ปุ่น จีน เป็นต้น ดังนั้น สิ่งที่สำคัญคือต้องวางระบบการขนส่งต่อเนื่อง และมีสิ่งอำนวยความสะดวกในการขนถ่ายสินค้าจากเรือไปยัง การขนส่งทางราง และทางถนน เช่นช่องทางเข้าออก สำหรับ รถบรรทุก สร้างถนนที่เข้ามาถึงท่าเรือให้กว้าง และมีสภาพดี มีรางรถไฟที่เข้ามาถึงจุดขน ย้าย และอุปกรณ์การขนย้าย หรือ เครน ที่เพียงพอ ซึ่งจะกระตุ้นให้ผู้ส่งออกปรับรูปแบบการขนส่ง จากการใช้ถนนมาใช้บริการขนส่งทางเรือชายฝั่ง ทำให้ปริมาณผู้สินค้าผ่านท่าเรือมากขึ้น เป็นการ สร้างขีดความสามารถในการแข่งขันกับท่าเรือปีนัง หรือท่าเรือปาดังเบซาลของมาเลเซีย รวมทั้ง สามารถแข่งขันกับการขนส่งสินค้าในประเทศรูปแบบอื่นๆด้วย



แผนภาพที่ 4-13 ทำเรือชายฝั่งที่สำคัญของประเทศไทย



ที่มา : กระทรวงคมนาคม, 2560

5. เชื่อมโยงระบบการบริหารจัดการโลจิสติกส์ระหว่างประเทศใน GMS เพื่อเพิ่มความสามารถในการทำงานร่วมกัน

5.1 เร่งดำเนินการเรื่อง National Single Window (NSW) และ ประสานงานช่วยกับประเทศอื่นๆ ในเรื่องการพัฒนา ระบบ Asian Single Window (ASW)

การดำเนินการพัฒนาระบบ NSW หรือระบบกลางการเชื่อมโยงข้อมูลของประเทศโดยมีโครงสร้างพื้นฐานทั้งในส่วนของ Hardware Software และระบบเครือข่ายพร้อมรองรับการเชื่อมโยงข้อมูลกับหน่วยงานต่างๆ ทั้งภายในประเทศและระหว่างประเทศ และพร้อมรองรับการเชื่อมโยงข้อมูลกับ ASEAN Single Window (ASW) แล้วตั้งแต่ปลายปี 2554 ปัจจุบัน มีระบบพร้อมรองรับการเชื่อมโยงข้อมูลแล้วทั้ง 36 หน่วยงานและเอกสาร ใบอนุญาต/ใบรับรอง ที่เกี่ยวข้อง เช่น ข้อมูลใบขนสินค้า บัญชีราคาสินค้า ใบกำกับการขนย้าย บัญชีรายการสินค้า การชำระ



เงิน การรายงานเรือ/อากาศยานเข้า-ออก ข้อมูลใบอนุญาต/ใบรับรองและเอกสารอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับการนำเข้า ส่งออกและ โลจิสติกส์ แต่ยังไม่สมบูรณ์แบบซึ่งจะต้องเร่งดำเนินการให้แล้วเสร็จครบถ้วนและยังไม่สมบูรณ์

คณะกรรมการจัดตั้งหน่วยงานบริหารจัดการและพัฒนาระบบเชื่อมโยงและแลกเปลี่ยนข้อมูลทางอิเล็กทรอนิกส์ (National Single Window : NSW) ได้จัดตั้งคณะกรรมการพัฒนานโยบายและกำกับดูแลระบบ National Single Window (NSW) ซึ่งมีหน้าที่พัฒนา บริหารจัดการ และดูแลระบบส่วนกลางในการเชื่อมโยงข้อมูลระหว่างภาครัฐ และระหว่างภาครัฐกับภาคเอกชน (G2B) โดยเร็ว สามารถเชื่อมโยงระบบเครือข่ายข้อมูลในกระบวนการนำเข้า ส่งออกและ โลจิสติกส์ด้วยระบบอิเล็กทรอนิกส์ในลักษณะเบ็ดเสร็จ ณ จุดเดียว ครอบคลุมทั้งหน่วยงานภาครัฐและภาคเอกชน และสามารถเชื่อมโยงระบบ ASW ได้อย่างสมบูรณ์

ณ ปัจจุบัน 33 หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง มีระบบเชื่อมโยงข้อมูลผ่านระบบ NSW และเปิดใช้งานอย่างเป็นทางการแล้ว เพื่ออำนวยความสะดวกให้กับผู้ประกอบการที่เกี่ยวข้องกับกระบวนการนำเข้า การส่งออกและ โลจิสติกส์ สามารถแบ่งกลุ่มได้ดังนี้

5.1.1 หน่วยงานที่เชื่อมโยงข้อมูลผ่านระบบ NSW แบบครบถ้วนทุกสินค้า/ประเภทเอกสาร (สำหรับใช้ในการผ่านพิธีการศุลกากรแบบไร้เอกสารจำนวน 26 หน่วยงานประกอบด้วย

- 5.1.1.1 กรมศุลกากร
- 5.1.1.2 กรมทรัพยากรธรณี
- 5.1.1.3 กรมป่าไม้
- 5.1.1.4 กรมวิทยาศาสตร์การแพทย์
- 5.1.1.5 กรมอุตสาหกรรมพื้นฐานและการเหมืองแร่
- 5.1.1.6 กรมอุทยานแห่งชาติ สัตว์ป่าและพันธุ์พืช
- 5.1.1.7 สำนักงานคณะกรรมการอ้อยและน้ำตาลทราย
- 5.1.1.8 กรมเจ้าท่า
- 5.1.1.9 กรมโรงงานอุตสาหกรรม
- 5.1.1.10 กรมการขนส่งทางบก
- 5.1.1.11 สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน
- 5.1.1.12 กรมควบคุมโรค
- 5.1.1.13 กรมเชื้อเพลิงธรรมชาติ
- 5.1.1.14 สถาบันไฟฟ้าและอิเล็กทรอนิกส์

- 5.1.1.15 การนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย
- 5.1.1.16 สำนักงานคณะกรรมการกิจการกระจายเสียง กิจการโทรทัศน์ และกิจการโทรคมนาคมแห่งชาติ (กสทช.)
- 5.1.1.17 สำนักงานมาตรฐานสินค้าเกษตรและอาหารแห่งชาติ
- 5.1.1.18 การยางแห่งประเทศไทย
- 5.1.1.19 การท่าเรือแห่งประเทศไทย
- 5.1.1.20 กรมการค้าภายใน
- 5.1.1.21 สำนักงานปรมาณูเพื่อสันติ
- 5.1.1.22 กรมธุรกิจพลังงาน
- 5.1.1.23 สำนักงานมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม
- 5.1.1.24 กรมสรรพสามิต
- 5.1.1.25 สำนักงานคณะกรรมการอาหารและยา
- 5.1.1.26 กรมศิลปากร
- 5.1.2 หน่วยงานที่เชื่อมโยงข้อมูลผ่านระบบ NSW บางชนิดสินค้า (สำหรับใช้ในการผ่านพิธีการศุลกากรแบบไร้เอกสาร) จำนวน 5 หน่วยงาน ประกอบด้วย
  - 5.1.2.1 กรมการค้าต่างประเทศ
  - 5.1.2.2 กรมวิชาการเกษตร
  - 5.1.2.3 กรมการอุตสาหกรรมทหาร
  - 5.1.2.4 กรมประมง
  - 5.1.2.5 กรมปศุสัตว์
- 5.1.3 หน่วยงานเชื่อมโยงผ่านระบบ NSW แล้ว แต่ต้องใช้เอกสารใบอนุญาต/ใบรับรอง ในการผ่านพิธีการศุลกากรจำนวน 2 หน่วยงาน ประกอบด้วย
  - 5.1.3.1 กรมการปกครอง
  - 5.1.3.2 หอการค้าไทยและสภาหอการค้าแห่งประเทศไทย

ดังนั้นภาครัฐและเอกชนที่เกี่ยวข้องในข้อ 5.1.2 และ 5.1.3 จะต้องเชื่อมโยงข้อมูลให้ครบทุกสินค้า และให้การออกใบอนุญาต/ใบรับรองต่างๆ เป็นแบบไร้เอกสารให้แล้วเสร็จ
- 5.1.4 อย่างไรก็ตาม ยังมีอีก 3 หน่วยงานที่ยังการที่อยู่ระหว่างเตรียมความพร้อมเปิดใช้งานอย่างเป็นทางการเนื่องจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการรับ-ส่งข้อมูล/ประเทศปลายทาง ยังไม่พร้อมรองรับการเชื่อมโยงข้อมูลดังที่แสดงด้านล่าง ซึ่งการที่จะใช้ระบบ NSW ได้ อย่างครบวงจรสำหรับการนำเข้าและส่งออกสินค้านั้น ประเทศคู่ค้าจะต้องนำระบบเดียวกันไปใช้

ด้วย และประเทศไทยซึ่งได้ดำเนินการเรียบร้อยแล้วและมีประสบการณ์มากกว่า จะต้องเข้าไปช่วยวางระบบให้กับประเทศเพื่อนบ้านในอนุภูมิภาคุ่มแม่น้ำโขงให้เริ่มใช้ระบบได้ และมีระบบเดียวกันที่สามารถเชื่อมโยงข้อมูลระหว่างกันได้แบบไร้เอกสาร

5.1.4.1 บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) (ทอท.) พัฒนาระบบใบอนุญาตส่งหรือพาว์ดอ์นตรายหรือสัตัวไปกั๋บอากาศยานและสามารถเชื่อมโยงกับระบบ NSW ได้แล้ว มีการลงนาม (MOU) กับสำนักงานปรมาณูเพื่อสันติ เพื่อเชื่อมโยงข้อมูลใบอนุญาตส่งหรือพาว์ดอ์นตรายหรือสัตัวไปกั๋บอากาศยาน เมื่อวันที่ 21 มีนาคม 2559 และปัจจุบัน ทอท. เปิดใช้งานอย่างเป็นทางการแล้วเมื่อวันที่ 1 กรกฎาคม 2559 และได้พัฒนาระบบเพื่อรับข้อมูลการอนุญาตการบินจากสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย พร้อมทดสอบรับข้อมูลอนุญาตการบินได้ทันที หากสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย สามารถส่งข้อมูลได้

5.1.4.2 สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย พัฒนาระบบอนุญาตการบิน เนื่องจากมีการแบ่งส่วนราชการและย้ายสำนักงานรวมทั้งอุปกรณ์แม่ข่ายเป็นผลให้ปัจจุบัน สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยอยู่ระหว่างดำเนินการติดตั้งเครือข่าย GIN ภายใต้ชื่อสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย และมีแผนทดสอบกับ บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) และ บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด ในเดือนกุมภาพันธ์ 2560 และเปิดใช้งานจริงในเดือนมีนาคม 2560

5.1.4.3 สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย พัฒนาระบบใบรับรองแหล่งกำเนิดสินค้า (Electronic Certificates of Origin : e-C/O) สำหรับส่งไปต่างประเทศ (G2G) และสามารถเชื่อมโยงกับระบบ NSW ได้เรียบร้อยแล้ว และพร้อมเปิดใช้งานจริงได้ทันทีหากมีประเทศปลายทางพร้อมรับ/ส่งข้อมูล

นอกจากนี้สิ่งที่จะต้องเร่งดำเนินงานต่อไปคือการสร้างพื้นที่ปฏิบัติงานร่วมกัน (Common Control Area) ระหว่างเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับการนำเข้าส่งออก ซึ่งตามความคืบหน้าในบทที่ 3 นั้น ประเทศไทยได้พร้อมดำเนินการแล้วทั้งด้าน โครงสร้างพื้นฐานและด้านระบบ โดยเริ่มทำต้นแบบที่จังหวัดมุกดาหารเป็นที่แรก อย่างไรก็ตามประเทศเพื่อนบ้านยังไม่พร้อมดำเนินการเนื่องจากระบบยังไม่พร้อม ประเทศไทยซึ่งมีความพร้อมกว่า จะต้องสนับสนุน และช่วยเหลือในการพัฒนาระบบ และบุคลากรให้เริ่มดำเนินการได้ จากนั้นก็เร่งดำเนินการระบบ Common Control Area กับด่านสำคัญอื่นๆต่อไป

สิ่งที่สำคัญที่สุดในการดำเนินการให้ได้ผลสำเร็จทั้งเรื่อง ASW และ Common Control Area ก็คือการมีกฎหมายและวิธีปฏิบัติรองรับ เพื่อให้เจ้าหน้าที่รัฐสามารถอ้างอิง

และดำเนินการได้ ซึ่ง Common Control Area มีกฎหมายที่เกี่ยวข้อง 2 ฉบับซึ่งได้มีผลบังคับใช้แล้ว ได้แก่

1. พระราชบัญญัติการอำนวยความสะดวกในการขนส่งข้ามพรมแดน 2556 ซึ่งมีผลบังคับใช้แล้วตั้งแต่ 30 มีนาคม 2556

2. พระราชบัญญัติศุลกากรว่าด้วยเรื่องอำนาจทางศุลกากรในพื้นที่ควบคุมร่วมกัน ซึ่งได้ผ่านการพิจารณาของคณะกรรมการกฤษฎีกาเรียบร้อยแล้ว มีผลบังคับใช้วันที่ 18 ธันวาคม 2557

ทั้งนี้ กฎหมาย กฎระเบียบภายในของแต่ละหน่วยงานทั้ง 36 หน่วยงานก็ต้องเร่งปรับปรุงให้รองรับการทำธุรกรรมด้วยอิเล็กทรอนิกส์ด้วย

ในขณะที่การดำเนินการระบบ NSW และ ASW มีกฎหมายที่เกี่ยวข้อง 2 ฉบับ ได้แก่

1. ระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการเชื่อมโยงข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์สำหรับการนำเข้า การส่งออก การนำผ่าน และโลจิสติกส์ คณะทำงานด้านกฎหมายเพื่อการเชื่อมโยงข้อมูลแบบบูรณาการสำหรับการนำเข้า การส่งออก และ โลจิสติกส์ ภายใต้คณะกรรมการการเชื่อมโยงข้อมูลแบบบูรณาการสำหรับการนำเข้า การส่งออก และ โลจิสติกส์มีมติเห็นชอบร่วมกันดำเนินการปรับปรุงกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง เพื่อเป็นกรอบกฎหมายให้หน่วยงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องสามารถออกระเบียบเพื่อการเชื่อมโยงข้อมูลระหว่างกัน ตลอดจนให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องบูรณาการด้านการทำงานร่วมกัน โดยใช้วิธีการทำงานทางอิเล็กทรอนิกส์ผ่านทางระบบ National Single Window ของกรมศุลกากร และให้ใช้พิกัดอัตราศุลกากรฮาร์โมนิอาเซียนเพื่อให้เป็นมาตรฐานเดียวกัน และกำหนดให้หน่วยงานต่าง ๆ ดำเนินการให้แล้วเสร็จ ภายในวันที่ 30 กันยายน 2557 ซึ่งระบบดังกล่าวจะเป็นพื้นฐานของระบบการเชื่อมโยงข้อมูลระหว่างประเทศ หรือ และ ASEAN Single Window (ASW) ต่อไป อันจะทำให้สามารถอำนวยความสะดวกทางการค้าทั้งในประเทศ ไทยและในระหว่างประเทศอาเซียนให้เป็นไปอย่างเหมาะสม สอดคล้องกับความตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวกด้านศุลกากรด้วยระบบอิเล็กทรอนิกส์ของอาเซียน (ASEAN Agreement to Establish and Implement the ASEAN Single Window) โดยได้ยกร่างระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการเชื่อมโยงข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์สำหรับการนำเข้า การส่งออก การนำผ่าน และ โลจิสติกส์ และได้เปิดรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ปัจจุบัน ร่างระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีฯ ดังกล่าว ที่ประชุมคณะกรรมการรักษาความมั่นคงแห่งชาติ (คสช.) ได้เห็นชอบร่างระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีฯ เรียบร้อยแล้ว เมื่อวันที่ 23 กันยายน 2557

2. ร่างพระราชกฤษฎีกากำหนดหลักเกณฑ์ และวิธีการในการทำธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ด้านการนำเข้า ส่งออก นำผ่าน และโลจิสติกส์ผ่านระบบเชื่อมโยงข้อมูล ณ จุดเดียว ขณะนี้อยู่ระหว่างการออกประกาศเพื่อบังคับใช้ต่อไปยังอยู่ระหว่างการร่างหลักเกณฑ์ ภายใต้ร่างพระราชกฤษฎีกากำหนดหลักเกณฑ์ และวิธีการในการทำธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ด้านการนำเข้า ส่งออก นำผ่าน และโลจิสติกส์ผ่านระบบเชื่อมโยงข้อมูล ณ จุดเดียว เพื่อเป็นตัวอย่าง แนวทางการทำธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ และให้สอดคล้องกับกระบวนการในการนำเข้า ส่งออก นำผ่านและโลจิสติกส์ ผ่านระบบ NSW ซึ่งต้องเร่งยกร่างให้แล้วเสร็จเพื่อบังคับใช้ เพราะหากไม่มีกฎหมายรองรับ เจ้าหน้าที่หรือภาคเอกชนก็จะไม่สามารถปฏิบัติงานได้

## 5.2 ปรับปรุงกฎหมายเพื่ออำนวยความสะดวกในการนำเข้าและส่งออก

ในอนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขง ประเทศไทย และจีนมีนโยบายชัดเจนเรื่องโครงสร้างพื้นฐาน และมีนโยบายแห่งรัฐที่ต่างมุ่งมั่นประกาศให้ตนเอง เป็นศูนย์กลางการขนส่งสินค้าทางอากาศใน Southeast Asia และ เป็นศูนย์กลางการถ่ายลำหรือผ่านแดนสินค้าระหว่างประเทศทางอากาศ ทางเรือต่อเครื่องบิน และทางถนนต่อเครื่องบิน เชื่อมต่อการขนส่งทางอากาศส่งมอบสินค้าไปยังสนามบิน เมืองสำคัญทุกภูมิภาคทั่วโลก ในทางกลับกัน สนามบินที่มีขีดความสามารถรองรับให้สายการบินนานาชาติบินเข้ามาให้ บริการขนถ่ายผู้โดยสาร และสินค้าจากเมืองสำคัญ ก็จะถูกยกระดับเป็น Asia Gateway Airport และ Air Cargo Hub Asia

หากเขตปลอดอากร มีโครงสร้างพื้นฐาน ระบบการบริการภาครัฐที่สะดวก รวดเร็ว กฎหมายที่เอื้ออำนวยต่อการขนส่ง มีคลังสินค้าทันสมัยที่เพียงพอ และมีระบบควบคุมการบริหารจัดการ การจัดเก็บ การให้บริการจัดกระจายสินค้าในระบบโลจิสติกส์ ก็จะสามารถ ขยายตัวรองรับการขยายตัวของเศรษฐกิจที่มีความต้องการการจัดการ สินค้า วัตถุประสงค์ในระบบห่วงโซ่อุปทาน ดังนั้นสิ่งที่ต้องทำในเชิงรุกเพื่อพัฒนาการขนส่งที่อำนวยความสะดวกทางการค้า การนำเข้า และส่งออก การถ่ายลำ การผ่านแดน ควรจะต้องมีดังต่อไปนี้

### 5.2.1 ปรับปรุงเรื่องการถ่ายลำ ผ่านแดน และเขตปลอดอากร

การถ่ายลำ<sup>1</sup> หมายความว่า การปฏิบัติพิธีการศุลกากรเพื่อลำเลียงถ่ายของจาก

<sup>1</sup>“พิธีการศุลกากรว่าด้วยการถ่ายลำผ่านแดน”. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก :

[http://www.customs.go.th/cont\\_strc\\_simple.php?ini\\_content=business\\_160426\\_02\\_160426\\_03&ini\\_menu=menu\\_business\\_160421\\_02\\_160421\\_03&xleft\\_menu=menu\\_business\\_160421\\_02\\_160421\\_03\\_160927\\_01&lang=th&left\\_menu=menu\\_business\\_160421\\_02\\_160421\\_03](http://www.customs.go.th/cont_strc_simple.php?ini_content=business_160426_02_160426_03&ini_menu=menu_business_160421_02_160421_03&xleft_menu=menu_business_160421_02_160421_03_160927_01&lang=th&left_menu=menu_business_160421_02_160421_03) ;, 2560.

ยานพาหนะหนึ่ง ที่ขนส่งของเข้ามาไปยังอีกยานพาหนะหนึ่งที่ขนส่งของออกไปภายในท่าหรือที่แห่งเดียวกันภายใต้การควบคุมของศุลกากร ทั้งนี้อาจมีการเก็บรักษาของในคลังสินค้า เปลี่ยนภาชนะบรรจุของเพื่อประโยชน์ต่อการขนส่ง หรือเปลี่ยนรูปแบบการขนส่ง ซึ่งมีจุดเริ่มต้นและจุดสิ้นสุดของการขนส่งอยู่นอกราชอาณาจักร แต่ต้องไม่มีการนำของดังกล่าวมาใช้ประโยชน์ในราชอาณาจักรไทย โดยไม่ต้องเสียค่าภาษีอากร ตามมาตรา 58 แห่งพระราชบัญญัติศุลกากร พุทธศักราช 2469 ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติศุลกากร (ฉบับที่ 21) พ.ศ.2557 และ มาตรา 121 แห่งพระราชบัญญัติศุลกากร พุทธศักราช 2469

การผ่านแดน<sup>2</sup> หมายความว่า การปฏิบัติพิธีการศุลกากรเพื่อขนส่งของผ่านราชอาณาจักร จากท่าหรือที่แห่งหนึ่งที่ขนส่งเข้ามา ไปยังท่าหรือที่อีกแห่งหนึ่งที่ขนส่งออกไปภายใต้การควบคุมของศุลกากร โดยมีจุดเริ่มต้นและสิ้นสุดอยู่นอกราชอาณาจักร ไม่ว่าจะขนส่งนั้นจะมีการขนถ่ายของเพื่อเปลี่ยนยานพาหนะ การเก็บรักษาของในคลังสินค้า การเปลี่ยนภาชนะบรรจุของเพื่อประโยชน์ต่อการขนส่ง หรือการเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งหรือไม่ก็ตาม ทั้งนี้จะต้องไม่มีการใช้ประโยชน์ใดๆ ซึ่งของนั้นในราชอาณาจักร โดยไม่ต้องเสียค่าภาษีอากร ตามมาตรา 58 แห่งพระราชบัญญัติศุลกากร พุทธศักราช 2469 ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติศุลกากร (ฉบับที่ 21) พ.ศ.2557 และ มาตรา 121 แห่งพระราชบัญญัติศุลกากร พุทธศักราช 2469

อย่างไรก็ตาม พ.ร.บ. ศุลกากรใหม่ฉบับ พ.ศ. 2560 ซึ่งอยู่ระหว่างการประกาศในราชกิจจานุเบกษา มาตรา 152 ได้ระบุไว้ว่า ในกรณีการนำของเข้ามาในราชอาณาจักร หรือนำวัตถุดิบภายในราชอาณาจักร เข้าไปในเขตปลอดอากรเพื่อผลิต ผสม ประกอบ บรรจุ หรือดำเนินการด้วยวิธีอื่นใดกับของนั้น โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อส่งออกไปนอกราชอาณาจักร ให้ของนั้นได้รับยกเว้นไม่อยู่ภายใต้บังคับของกฎหมาย ในส่วนที่เกี่ยวกับการควบคุมการนำเข้ามาในราชอาณาจักร การส่งออกไปนอกราชอาณาจักร เฉพาะในพื้นที่ตามที่กำหนดใน กฎกระทรวง ซึ่ง ณ ปัจจุบันก็ยังไม่ได้มีการออกกฎกระทรวงเพื่อกำหนดพื้นที่ดังกล่าว ทำให้ผู้ประกอบการต้องมาผ่านพิธีการศุลกากร มีความซับซ้อนและต้องใช้เอกสารค่อนข้างมาก ในการนำเข้าสินค้า เช่นเดียวกับกับการนำเข้าสินค้าเข้ามาในราชอาณาจักรไทย ซึ่งจะต้องปฏิบัติตามกฎหมาย ระเบียบ และประกาศที่กรมศุลกากรและหน่วยงานอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องในการนำเข้า อาทิ สำนักงานคณะกรรมการอาหารและยา กรมโรงงานอุตสาหกรรม กรมวิชาการเกษตร กรมประมง กรมปศุสัตว์ กรมการอุตสาหกรรมทหาร กรมการค้าต่างประเทศ กรมอุทยานแห่งชาติ สัตว์ป่า และพันธุ์พืช สำนักงานมาตรฐาน

<sup>2</sup>เรื่องเดียวกัน.

ผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม สำนักงานประมงเพื่อสันติ กรมธุรกิจพลังงาน และสำนักงาน กสทช ฯลฯ ที่กำหนดไว้ให้ครบถ้วน โดยมีขั้นตอนในการจัดเตรียมเอกสารและปฏิบัติตามขั้นตอนพิธีการศุลกากรในการนำเข้าสินค้าดังนี้

5.2.1.1 ประเภทใบอนุญาตสินค้าขาเข้า เป็นแบบพิมพ์ที่กรมศุลกากรกำหนดให้ผู้นำเข้าต้องยื่นต่อกรมศุลกากรในการนำเข้าสินค้า ซึ่งจำแนกออกเป็น 9 ประเภทตามลักษณะการนำเข้า ดังนี้

5.2.1.1.1 แบบ กศก. 99/1 ใบอนุญาตสินค้าขาเข้าพร้อมแบบแสดงรายการภาษีสรรพสามิตและภาษีมูลค่าเพิ่ม ใช้สำหรับการนำเข้าสินค้าทั่วไปทุกประเภทที่กรมศุลกากรมิได้กำหนดให้ใช้ใบอนุญาตประเภทอื่น

5.2.1.1.2 แบบ กศก. 102 ใบอนุญาตสินค้าขาเข้าพิเศษพร้อมแบบแสดงรายการภาษีสรรพสามิตและภาษีมูลค่าเพิ่ม ใช้สำหรับการนำเข้าสินค้าทางอากาศยานหรือพิธีการอื่นที่กรมศุลกากรกำหนดสำหรับของที่นำเข้าในลักษณะเฉพาะ เช่น การนำเข้าสัตว์เลี้ยงมีชีวิต

5.2.1.1.3 แบบ กศก. 103 คำร้องขอผ่อนผันรับของ/ส่งของออกไปก่อน ใช้สำหรับการนำเข้าหรือส่งออกสินค้าก่อนปฏิบัติพิธีการครบถ้วนตามที่กรมศุลกากรกำหนด

5.2.1.1.4 แบบ A.T.A. Carnet ใบอนุญาตสำหรับนำของเข้าหรือส่งของออกชั่วคราว ใช้สำหรับการนำเข้าหรือส่งออกสินค้าชั่วคราวประเภทต่าง ๆ ตามที่ระบุในอนุสัญญา

5.2.1.1.5 แบบ JDA (Joint Development Area) ใบอนุญาตสำหรับพื้นที่พัฒนาร่วมไทย- มาเลเซีย ใช้สำหรับการนำเข้าสินค้าในเขตพื้นที่พัฒนาร่วมไทย- มาเลเซีย

5.2.1.1.6 แบบใบแนบ 9 ใบอนุญาตสินค้าถ่ายลำ ใช้สำหรับพิธีการสินค้าถ่ายลำ

5.2.1.1.7 แบบที่ 448 ใบอนุญาตสินค้าผ่านแดน ใช้สำหรับพิธีการสินค้าผ่านแดน

5.2.1.1.8 ใบอนุญาตพิเศษสำหรับรถยนต์และจักรยานยนต์นำเข้าหรือส่งออกชั่วคราว ใช้สำหรับการนำรถยนต์และจักรยานยนต์เข้ามาในประเทศหรือส่งออกชั่วคราว

5.2.1.1.9 ใบขนสินค้าพิเศษสำหรับเรือสำราญและกีฬาที่นำเข้าหรือส่งออกชั่วคราว ใช้สำหรับการนำเรือสำราญและกีฬาเข้ามาในประเทศหรือส่งออกชั่วคราว

5.2.1.2 เอกสารที่ควรจัดเตรียมในการนำเข้าสินค้า<sup>3</sup>

5.2.1.2.1 สำหรับพิธีการชำระอากร พิธีการวางประกัน พิธีการขนถ่ายข้างลำ พิธีการคลังสินค้า ทันท์บนประเภทร้านค้าปลอดอากร ต้องมีเอกสารประกอบ ได้แก่

5.2.1.2.1.1 ต้นฉบับใบขนสินค้าขาเข้า (กศก. 99/1) พร้อมสำเนา 1 ฉบับ เว้นแต่กรณีที่กรมศุลกากรกำหนดให้มีการจัดทำฉบับเพิ่ม เช่น สำหรับการนำเข้าอาวุธปืน เครื่องกระสุนปืน วัตถุระเบิด การนำเข้าน้ำมันเชื้อเพลิง ที่ต้องส่งเงินเข้ากองทุนน้ำมัน กรณีดังกล่าวต้องมีสำเนาใบขนสินค้าขาเข้า 2 ฉบับ

5.2.1.2.1.2 ใบตราส่งสินค้า (Bill of Lading or Air Waybill)

5.2.1.2.1.3 บัญชีราคาสินค้า (Invoice)

5.2.1.2.1.4 แบบธุรกรรมต่างประเทศ (ช.ต.2) (Foreign Transaction Form) กรณีมูลค่าของนำเข้าเกินกว่า 500,000 บาท

5.2.1.2.1.5 แบบแสดงรายละเอียดราคาศุลกากร (กศก. 170)

5.2.1.2.1.6 ใบส่งปล่อยสินค้า (กศก.100/1)

5.2.1.2.1.7 บัญชีรายละเอียดบรรจุหีบห่อ (Packing List)

5.2.1.2.1.8 ใบแจ้งยอดเบี้ยประกัน (Insurance Premium Invoice)

5.2.1.2.1.9 ใบรับรองแหล่งกำเนิดสินค้า (Certificate of Origin) กรณีขอลดอัตราอากร

5.2.1.2.1.10 เอกสารอื่น ๆ เช่น เอกสารแสดงส่วนผสม คุณลักษณะและการใช้งานของสินค้า เกิดด้าลอก เป็นต้น

---

<sup>3</sup>“ขั้นตอนพิธีการศุลกากร”. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก : <http://www.moro.co.th/พิธีการศุลกากร-ในการนำ/>



5.2.1.2.2 พิธีการหลายเที่ยวเรือ ต้องเพิ่มพิมพ์เขียว (BLUE PRINT) แบบแปลน แบบพิมพ์ หรือเอกสารประกอบอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับการพิจารณาให้ทำใบอนุญาตสินค้าหลายเที่ยวเรือ

5.2.1.2.3 พิธีการขอคืนอากรตามมาตรา 19 ทวิต้องเพิ่มสำเนาใบอนุญาตสินค้าเข้า (กศก.99/1) อีก 1 ฉบับ

5.2.1.2.4 พิธีการส่งเสริมการลงทุนต้องเพิ่มหนังสืออนุมัติให้ยกเว้นหรือลดหย่อนอากรจากคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน

5.2.1.2.5 พิธีการคลังสินค้าทัณฑ์บนทั่วไป ต้องเพิ่มเอกสารดังนี้ คือ

5.2.1.2.5.1 คำขออนุญาตนำของเข้าคลังสินค้าทัณฑ์บนทั่วไป

5.2.1.2.5.2 คำขออนุญาตนำของเข้าคลังสินค้าทัณฑ์บนทั่วไป ตามแบบที่กรมศุลกากรกำหนด

5.2.1.2.6 พิธีการคลังสินค้าทัณฑ์บนประเภทโรงผลิตสินค้ากรณีนำเข้าโดยผู้อื่นที่มีผู้รับอนุญาตจัดตั้งคลังสินค้าทัณฑ์บนประเภทโรงผลิตสินค้า ต้องเพิ่มคำขออนุญาตนำของเข้าคลังสินค้าทัณฑ์บนประเภทโรงผลิตสินค้า

5.2.1.2.7 พิธีการสินค้าส่งกลับ (RE-EXPORT) กรณีอยู่ในอารักขาของศุลกากร ต้องเพิ่มเอกสารดังนี้ คือ

5.2.1.2.7.1 คำร้องขอผ่อนผันทำใบอนุญาตสินค้าส่งกลับ (RE-EXPORT) ชำระอากร 1 ใน 10

5.2.1.2.7.2 ใบขนสินค้าขาออก (กศก.101/1) พร้อมเอกสารประกอบ

5.2.1.2.8 พิธีการนำของออกจากเขตอุตสาหกรรมส่งออก (EPZ) ต้องเพิ่มเอกสารดังนี้ คือ

5.2.1.2.8.1 แบบ กนอ.02-1 กรณีสินค้านำเข้าเป็นวัตถุดิบ

5.2.1.2.8.2 แบบ กนอ.02-1 และ กนอ.101 กรณีสินค้านำเข้าเป็นเครื่องจักร อุปกรณ์เครื่องมือและ เครื่องใช้ รวมทั้งส่วนประกอบของสินค้าดังกล่าว ที่จำเป็นต้องใช้ในการผลิตสินค้าหรือการค้าเพื่อส่งออก

### 5.2.1.3 ขั้นตอนการปฏิบัติพิธีการนำเข้าสินค้า<sup>4</sup>

5.2.1.3.1 ผู้นำเข้าหรือตัวแทนบันทึกข้อมูลบัญชีราคาสินค้า (Invoice) ทุกรายการเข้าสู่เครื่องคอมพิวเตอร์ของตนเองหรือผ่าน Service Counter โดยโปรแกรมคอมพิวเตอร์จะแปลงข้อมูลบัญชีราคาสินค้าให้เป็นข้อมูลใบขนสินค้าโดยอัตโนมัติ และให้ผู้นำเข้าหรือตัวแทนส่งเฉพาะข้อมูลใบขนสินค้ามายังเครื่องคอมพิวเตอร์ของกรมศุลกากร

5.2.1.3.2 เครื่องคอมพิวเตอร์ของกรมศุลกากรจะตรวจสอบข้อมูลเบื้องต้นในใบขนสินค้าที่ส่งเข้ามา เช่น ชื่อและที่อยู่ผู้นำของเข้า เลขประจำตัวผู้เสียภาษี พิกัดอัตราศุลกากร ราคา เป็นต้น ถ้าพบว่าข้อมูลใบขนสินค้าขาเข้าที่ส่งมาไม่ถูกต้อง เครื่องคอมพิวเตอร์ของกรมศุลกากรจะแจ้งกลับไปยังผู้นำเข้าหรือตัวแทนเพื่อให้แก้ไขให้ถูกต้อง

5.2.1.3.3 เมื่อเครื่องคอมพิวเตอร์ของกรมศุลกากรตรวจสอบข้อมูลในใบขนสินค้าที่ส่งมาถูกต้องครบถ้วนแล้ว จะออกเลขที่ใบขนสินค้าขาเข้า พร้อมกับตรวจสอบเงื่อนไขต่างๆ ที่กรมศุลกากรกำหนดไว้ เพื่อจัดกลุ่มใบขนสินค้าขาเข้าในขั้นตอนการตรวจสอบพิธีการเป็น 2 ประเภท ดังต่อไปนี้ แล้วแจ้งกลับไปยังผู้นำเข้าหรือตัวแทน เพื่อจัดพิมพ์ใบขนสินค้า

5.2.1.3.3.1 ใบขนสินค้าขาเข้าประเภทที่ไม่ต้องตรวจสอบพิธีการ (Green Line) สำหรับใบขนสินค้าประเภทนี้ เครื่องคอมพิวเตอร์จะส่งการตรวจหลังจากนั้น ผู้นำเข้าหรือตัวแทนสามารถนำใบขนสินค้าขาเข้าไปชำระค่าภาษีอากรและรับการตรวจปล่อยสินค้าได้

5.2.1.3.3.2 ใบขนสินค้าขาเข้าประเภทที่ต้องตรวจสอบพิธีการ (Red Line) สำหรับใบขนสินค้าประเภทนี้ ผู้นำเข้าหรือตัวแทนต้องนำใบขนสินค้าไปติดต่อกับหน่วยงานประเมินอากรของท่าที่นำของเข้า

5.2.1.3.4 ผู้นำเข้าหรือตัวแทนต้องจัดเก็บข้อมูลบัญชีราคาสินค้าตามวรรคแรกในรูปของสื่อคอมพิวเตอร์เป็นเวลา ไม่น้อยกว่า 6 เดือน เพื่อใช้สำหรับการตรวจสอบใบขนสินค้าหลังการตรวจปล่อย โดยให้สามารถจัดพิมพ์เป็นรายงานเมื่อกรมศุลกากรร้องขอ ดังนี้

---

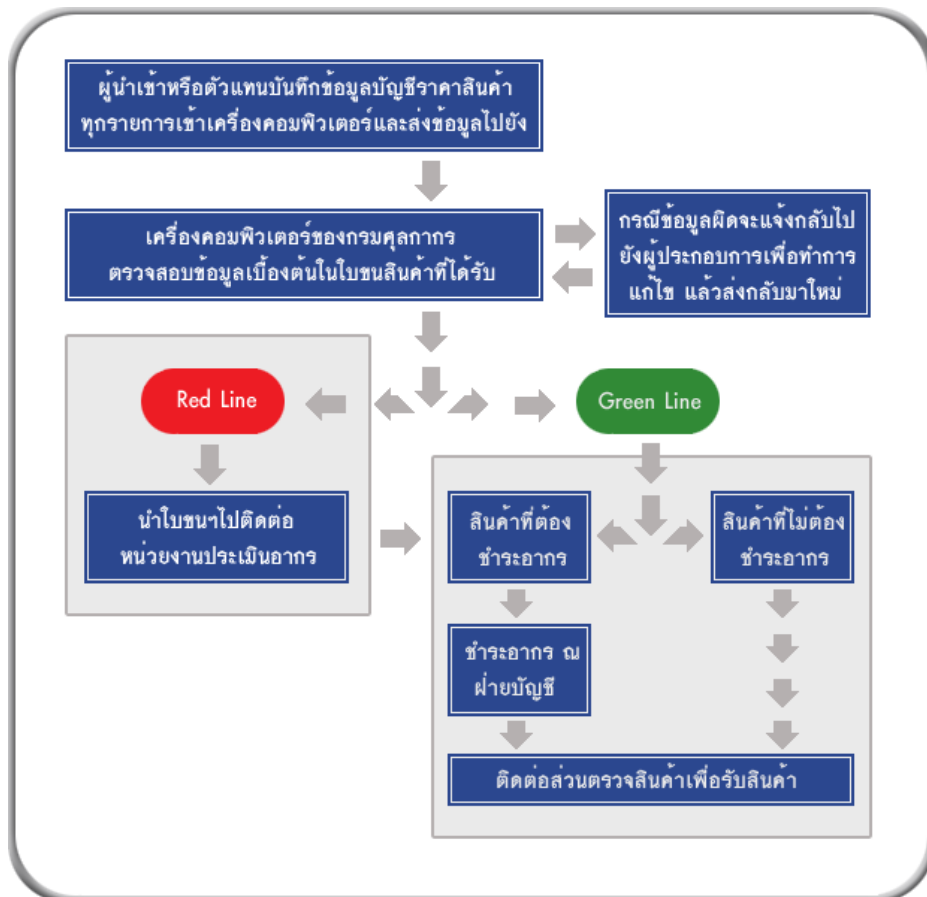
<sup>4</sup>“ขั้นตอนพิธีการศุลกากร”. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก : <http://www.moro.co.th/พิธีการศุลกากร-ในการนำ/>

5.2.1.3.4.1 IMPORT/EXPORT INVOICE LIST  
BY DECLARATION ITEM

5.2.1.3.4.2 IMPORT/EXPORT INVOICE LIST  
BY INVOICE ITEM

5.2.1.3.4.3 IMPORT/EXPORT INVOICE LIST

แผนภาพที่ 4-14 : ผังขั้นตอนการปฏิบัติพิธีการนำเข้าสินค้า



ที่มา : กรมศุลกากร <http://search.customs.go.th:8090/Formality/ImportFormalities.jsp>, 2560

จะเห็นได้ว่าพิธีการศุลกากรมีความซับซ้อน ยุ่งยากพอสมควร นอกจากนี้ในกรณีที่วัตถุดิบที่นำเข้ามาในเขตปลอดอากร ไม่ต้องขอใบอนุญาต แต่เมื่อทำการประกอบแล้วกลับกลายเป็นสินค้าที่ต้องมีใบอนุญาต ซึ่งศุลกากรต้องให้ผู้ประกอบการแสดงใบอนุญาตดังกล่าวก่อนนำของออกจากเขตปลอดอากร แต่หน่วยงานผู้ออกใบอนุญาตไม่สามารถออกให้ได้เนื่องจากตีความว่าสินค้านั้นไม่ได้มีการนำเข้ามาจากต่างประเทศ ทำให้เกิดความสับสน และเสียเวลาดำเนินการติดต่อประสานงาน

เพื่อเป็นการอำนวยความสะดวกต่อผู้ประกอบการทั้งในและต่างประเทศที่นำสินค้า ภาคเอกชน โดยสภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย และสภาหอการค้าแห่งประเทศไทย ต้องกระตุ้นให้ภาครัฐเร่งออก กฎกระทรวงเพื่อกำหนดเขตปลอดอากร เพื่ออำนวยความสะดวกในการถ่ายลำ ผ่านแดน เพื่อให้วัตถุดิบที่นำเข้ามาจากต่างประเทศ เพื่อผลิตเป็นสินค้าเพื่อการส่งออก ได้รับการยกเว้นการขอใบอนุญาตต่างๆ ในกรณีที่วัตถุดิบผ่านกระบวนการผลิตเป็นสินค้าสำเร็จรูปแล้ว ปรากฏว่าไม่สามารถส่งออกสินค้าและต้องนำเข้าไปในราชอาณาจักร ผู้ประกอบการสามารถดำเนินการย้อนหลังในการยื่นขอใบอนุญาตนำเข้าวัตถุดิบ และเสียภาษี โดยยื่นเหตุผลประกอบ และให้หน่วยงานผู้ออกใบอนุญาตเป็นผู้พิจารณา และในกรณีที่วัตถุดิบที่นำเข้ามาแล้วประกอบขึ้นเป็นสินค้าสำเร็จรูป สินค้าสำเร็จรูปดังกล่าวต้องได้รับการยกเว้นการขอใบอนุญาตด้วยเช่นเดียวกัน

นอกจากนี้ ตามเงื่อนไขการถ่ายลำนั้น สินค้าถ่ายลำหรือผ่านแดนให้ส่งออกไปนอกราชอาณาจักรภายใน 90 วัน นับแต่วันที่นำของถ่ายลำ หรือผ่านแดนเข้ามาในราชอาณาจักร โดยเมื่อนำของถ่ายลำหรือผ่านแดนเข้ามาในราชอาณาจักรครบ 60 วัน และยังไม่ได้มีการส่งออกไปหน่วยงานศุลกากรต้นทางหรือหน่วยงานศุลกากรปลายทาง (แล้วแต่กรณี) ที่ควบคุมการเก็บรักษาของถ่ายลำหรือผ่านแดนจะแจ้งให้ตัวแทนเรือหรือผู้ขนส่งหรือผู้จดทะเบียนถ่ายลำหรือผ่านแดน ให้มาดำเนินการพิธีการส่งของถ่ายลำหรือผ่านแดนออกไปนอกราชอาณาจักร ภายใน 15 วัน นับแต่วันที่ ได้รับหนังสือแจ้ง กรณีครบกำหนด 15 วัน นับแต่วันที่ ได้รับหนังสือแจ้ง แต่ยังไม่ครบกำหนด 90 วัน นับแต่วันที่นำของถ่ายลำหรือผ่านแดนเข้ามาในราชอาณาจักร หากผู้ขอถ่ายลำหรือผ่านแดนประสงค์จะปฏิบัติพิธีการศุลกากรว่าด้วยการถ่ายลำหรือผ่านแดน ให้ขอผ่อนผันการปฏิบัติพิธีการศุลกากรว่าด้วยการถ่ายลำหรือผ่านแดนต่อไปได้ เมื่อครบกำหนดเวลา 90 วันนับแต่วันที่นำของถ่ายลำหรือผ่านแดนเข้ามาในราชอาณาจักรหากผู้ขอถ่ายลำหรือผ่านแดนเพิกเฉยและไม่ส่งของถ่ายลำหรือผ่านแดนออกไปนอกราชอาณาจักรให้เสร็จสมบูรณ์ ไม่ว่าจะด้วยประการใด ๆ ให้ถือว่าของถ่ายลำหรือผ่านแดนนั้นไม่ได้ปฏิบัติตามเงื่อนไขที่อธิบดีกำหนด และให้ดำเนินการกับของถ่ายลำหรือผ่านแดนดังกล่าว โดยปฏิบัติตามระเบียบว่าด้วยของตกค้าง ทั้งนี้หากออกกฎกระทรวง โดยผู้ประกอบการได้รับยกเว้นการขอใบอนุญาตฯ ต่างๆ ได้แล้ว อาจพิจารณาลดระยะเวลาลงจาก 90 วัน เหลือ 60 หรือ 30 วัน ได้ เพื่อเป็นการป้องกันการลักลอบนำสินค้าเข้ามาในราชอาณาจักรไทย อย่างไรก็ตาม ผู้ประกอบการที่ถ่ายลำหรือผ่านแดนยังต้องยื่นหนังสือค้ำประกันของธนาคาร (วงเงิน 2,000,000 บาท) ซึ่งจะไต่คืนเมื่อนำสินค้าออกจากราชอาณาจักรไทย ซึ่งทำให้ผู้ประกอบการต้องนำเงินทุนหมุนเวียนมาใช้ในส่วนนี้ ซึ่งจะกระทบต่อสภาพคล่องของกิจการ ซึ่งผู้วิจัยเห็นว่าควรเสนอให้ยกเลิกวงเงินค้ำประกันลง เพื่อไม่ให้กระทบกับสภาพคล่องของธุรกิจ

### 5.3. ร่วมกันสร้างเครือข่ายโลจิสติกส์ตามเส้นทางยุทธศาสตร์และเชื่อมโยงสู่ประเทศเพื่อนบ้าน กำหนดกฎจราจรในกลุ่มประเทศอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง ให้สอดคล้องกัน

กฎจราจรของแต่ละประเทศในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขงมีความแตกต่างกันไปซึ่งทำให้เป็นอุปสรรคในการประสานงาน หรือการขนส่งระหว่างประเทศ อาทิ ขนาดบรรทุกไม่อาทิ เรื่องน้ำหนักบรรทุก ความเร็วจำกัด การขั้บบนช่องทางจราจรด้านซ้าย-ขวา ซึ่งประเทศไทยจะมีน้ำหนักบรรทุกจำกัดที่มากกว่า และความเร็วจำกัดที่สูงกว่า ซึ่งอาจจะเป็นด้วยสภาพถนนที่ดีกว่า ดังนั้นควรให้รัฐบาลในแต่ละประเทศร่วมกันกำหนดเส้นทางหลักในการขนส่งทางถนน เช่น เส้นทางในระเบียงเศรษฐกิจของกรอบความร่วมมืออนุภูมิภาคแม่น้ำโขง ซึ่งได้แก่ ระเบียงเศรษฐกิจเหนือใต้ ระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก และระเบียงเศรษฐกิจตอนใต้ ซึ่งมีเส้นทาง R3A R3B R9 R12 R1 R10 และ R12 และประเมินว่าเส้นทางใดควรปรับปรุงสภาพถนนให้เป็นมาตรฐานก่อนหลัง ซึ่งอาจแบ่งเป็นระยะสั้นที่เริ่มทำก่อนเป็นลำดับแรก เช่น เส้นทางในแนวระเบียงเศรษฐกิจตอนใต้ที่ประเทศไทยมีโครงการพัฒนาแนวเศรษฐกิจชายฝั่งตะวันออก หรือ EEC ซึ่งจะเชื่อมโยงฐานการผลิตไปสู่ประตูการค้า และระยะยาวที่จะเริ่มปรับปรุงในลำดับถัดไป จากนั้นเจรจาให้ประเทศเพื่อนบ้านปรับปรุงสภาพถนน หรืออาจให้การสนับสนุนการลงทุนปรับปรุงสภาพถนนและโครงสร้างพื้นฐาน จากนั้นให้กำหนดเงื่อนไขและกฎระเบียบการขนส่งทางบกที่เป็นมาตรฐานเดียวกัน ซึ่งควรเป็นมาตรฐานที่สูงสุดตามที่ประเทศไทยได้กำหนดไว้

#### ตารางที่ 4-4 ข้อกำหนดด้านจราจรของประเทศในภูมิภาคอินโดจีน

| ข้อกำหนดจราจร             | ไทย   | เมียนมา | ลาว   | เวียดนาม | กัมพูชา |
|---------------------------|-------|---------|-------|----------|---------|
| น้ำหนักรวมจำกัด (ตัน)     | 50.5  | 48      | 41.5  | 45       | 45      |
| น้ำหนักสินค้าจำกัด (ตัน)* | 32    | 30      | 28    | 28       | 28      |
| ความเร็วจำกัด (กม./ชม.)   | 60-70 | 50-60   | 50-60 | 60       | 60      |
| พวงมาลัยด้าน              | ขวา   | ซ้าย    | ซ้าย  | ซ้าย     | ซ้าย    |

\* หมายเหตุ : ใช้ถั้บรรทุกบรรทุก 18 ล้อ สิ้นค้าปูนซิเมนต์

ที่มา : สำนักงานวางแผน SCG Logistics Services, 2559

### กลยุทธ์ที่ 2 พัฒนาและสนับสนุนบุคลากรและผู้ประกอบการให้มีความรู้ความสามารถที่จะสนับสนุน และขับเคลื่อนยุทธศาสตร์การพัฒนาาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ

1. พัฒนามาตรฐานวิชาชีพโลจิสติกส์ เพิ่มผลิตภาพแรงงานโดยหน่วยงานภาครัฐของกระทรวงศึกษาธิการ ร่วมดำเนินการกับภาคเอกชนในการปรับปรุงกรอบหลักสูตรการศึกษาสาขาโลจิสติกส์ระดับอาชีวะและระดับปริญญาให้สอดคล้องกับมาตรฐานสากล สนับสนุนการจัดตั้ง

สถาบันและศูนย์พัฒนาบุคลากร โลจิสติกส์ที่ทันสมัยและได้มาตรฐาน พร้อมมีผู้ทรงคุณวุฒิเป็นวิทยากรมืออาชีพในการถ่ายทอดความรู้ด้านโลจิสติกส์ รวมทั้งจัดตั้งองค์กรในการกำกับดูแลวิชาชีพมาตรฐาน และการประเมินคุณภาพการพัฒนาบุคลากรด้านโลจิสติกส์ โดยเน้นเรื่องดังต่อไปนี้

1.1 กระตุ้นให้เห็นความสำคัญของการเรียนสาขาโลจิสติกส์ และพัฒนามาตรฐานฝีมือแรงงานและเส้นทางอาชีพของพนักงานด้านโลจิสติกส์ โดยเฉพาะระดับผู้จัดการ และระดับปฏิบัติการที่มีความต้องการกำลังพลค่อนข้างมาก

1.2 พัฒนาบุคลากรทางธุรกิจสำหรับการค้าชายแดน เกี่ยวกับการค้าชายแดนและลักษณะเฉพาะของการค้าชายแดน อนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (GMS) และอาเซียน

1.3 สสำรวจทักษะและความรู้ที่เป็นที่ต้องการของตลาดแรงงาน โลจิสติกส์ และส่งเสริมสนับสนุนการพัฒนาศักยภาพแรงงาน มีความรู้ ทักษะฝีมือในระดับสูง และมีคุณสมบัติตามมาตรฐานที่ตลาดแรงงานในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขงต้องการ

1.4 พัฒนาความรู้ด้านเทคโนโลยีสารสนเทศที่ใช้ในการบริหารระบบ โลจิสติกส์ และใส่ไว้ในหลักสูตรเป็นภาควิชาบังคับ

1.5 ยกระดับทักษะของแรงงานและผู้ประกอบการ ด้านทักษะด้านอาชีพเทคโนโลยีสารสนเทศและด้านภาษา เพื่อให้สื่อสารได้ในต่างประเทศ โดยเฉพาะในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง

1.6 ส่งเสริมให้มือองค์กรกำกับและรับรองคุณภาพ ควบคุมจรรยาบรรณในการทำงาน

1.7 พัฒนารูปแบบและวิธีการพัฒนาที่หลากหลาย อาทิเช่น การเรียนรู้ด้วยตนเองผ่านสื่อ ICT การสอนแบบกรณีศึกษา

2. พัฒนาผู้ให้บริการโลจิสติกส์ เพื่อให้ผู้ให้บริการด้านโลจิสติกส์เป็นกลไกสำคัญในการช่วยพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ ผู้ให้บริการโลจิสติกส์จะช่วยลดต้นทุนได้โดยการทำ Cost Sharing และช่วยเพิ่มความรวดเร็วในการเคลื่อนย้ายสินค้าได้ เนื่องจากมีความชำนาญและเชี่ยวชาญกว่าบริษัททั่วไป

ผู้ให้บริการด้านโลจิสติกส์สามารถแบ่งได้เป็น 2 ประเภทหลักๆ คือ ผู้ให้บริการที่มีสินทรัพย์ ซึ่งสร้างมูลค่าจากการเป็นเจ้าของสินทรัพย์ เช่น รถบรรทุก คลังสินค้า และการบริหารให้ผู้อื่นมาใช้สินทรัพย์ของตน ดังนั้นแนวทางในการพัฒนาคือ ต้องเป็นผู้ดำเนินการด้านราคา และมีต้นทุนที่ต่ำ ซึ่งต้องดำเนินการในเรื่องดังต่อไปนี้

2.1 เพิ่มการใช้สินทรัพย์ให้มากที่สุด และใช้ให้ถูกวิธี เพราะหากปล่อยสินทรัพย์ให้ว่างจากการใช้งานก็จะเสียโอกาสในการทำกำไร เนื่องจากสินทรัพย์มีการเสื่อมสึกรหรือ

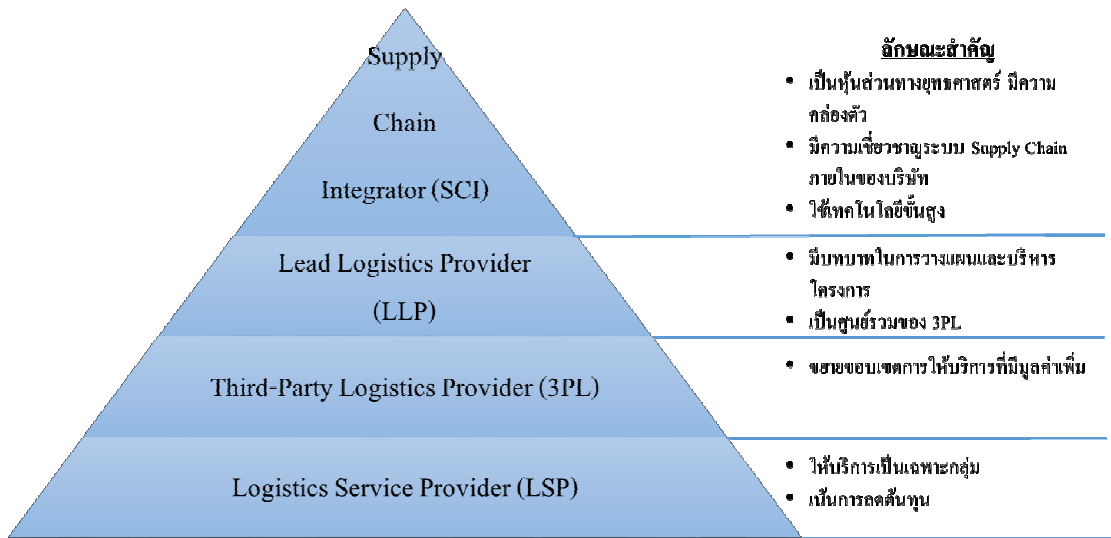
ตลอดเวลา นอกจากนี้ต้องลดต้นทุนในการปฏิบัติงาน โดยการแยกแยะงานออกเป็นส่วนกิจกรรมต่างๆ แล้ววิเคราะห์กิจกรรมที่ใช้เวลาในการปฏิบัติงานยาวนาน พร้อมหาทางลดระยะเวลาเพื่อเพิ่มจำนวนเที่ยวการจัดส่งสินค้าได้

2.2 ลดการสูญเสียพลังงานจากการเดินทางรถบรรทุกเที่ยวเปล่าโดยการตั้ง Website จับคู่ผู้ให้บริการและผู้ใช้บริการ โลจิสติกส์ในประเทศ ซึ่งกระทรวงคมนาคม หรือสมาคมผู้ให้บริการด้านโลจิสติกส์ ต้องช่วยเหลือร่วมกันจัดตั้ง โดยการรวบรวมข้อมูลผู้ให้บริการ และผู้ให้บริการด้านโลจิสติกส์ทั่วประเทศไว้ใน Website ที่จัดทำขึ้น และประชาสัมพันธ์ให้ผู้ให้บริการ และผู้ให้บริการรับทราบและตรวจสอบ Website ดังกล่าว และให้แต่ละฝ่ายส่งข้อมูลความประสงค์ในการให้บริการหรือใช้บริการผ่าน Website เช่น ประเภทสินค้า จำนวน ต้นทาง ปลายทาง ราคาที่พอใจ ที่อยู่หรือหมายเลขติดต่อ โดยระบบจะประมวลผลหาข้อมูลที่สอดคล้องให้ทราบ และบันทึกข้อมูลความต้องการดังกล่าวในระบบฐานข้อมูลเพื่อเป็นการอ้างอิงในการให้บริการในครั้งถัดไป ทั้งนี้ข้อมูลดังกล่าวจะต้องตอบสนองผู้ใช้บริการด้วยความรวดเร็ว มี Server ของระบบอินเทอร์เน็ต เพื่อใช้ในการจัดเก็บและประมวลผลและอาจมีข้อมูลดังกล่าว มีข่าวสารต่างๆ ที่เกี่ยวกับการขนส่งพลังงาน มีพื้นที่โฆษณาเพื่อหารายได้สำหรับบำรุงรักษา Website ได้ด้วยตัวเอง และมี Call Center ที่สามารถติดต่อได้หากมีข้อสงสัย

สำหรับผู้ใช้บริการที่ไม่มีสินทรัพย์ จะต้องมุ่งเน้นในเรื่องการเพิ่มขอบข่ายการให้บริการที่เป็นงานที่มีมูลค่าเพิ่ม โดยเฉพาะอย่างยิ่งผู้ประกอบการที่เป็นแบบขนาดกลางและขนาดย่อม เพื่อให้สามารถแข่งขันได้กับผู้ให้บริการขนาดใหญ่ในระดับบริษัทข้ามชาติได้

2.3 พัฒนาผู้ให้บริการให้สามารถให้บริการแบบเบ็ดเสร็จ และตรงตามความต้องการของลูกค้า โดยพัฒนาให้สามารถให้บริการได้ถึงระดับ Supply Chain Integrator ซึ่งสถานะเปรียบเสมือนพันธมิตรของผู้ใช้บริการ ทำให้สามารถสร้างความสามารถในการแข่งขันเชิงเปรียบเทียบได้ และสร้างมูลค่าให้แก่การบริการได้มากกว่า มีความเชี่ยวชาญระบบห่วงโซ่อุปทานภายในบริษัท และสามารถนำเทคโนโลยีสารสนเทศขั้นสูงมาประยุกต์ใช้ในการให้บริการได้ ซึ่งสามารถให้การสนับสนุนจากภาครัฐผ่านกระทรวงคมนาคมได้โดยการ

แผนภาพที่ 4-15 : ระดับการพัฒนาบริการของผู้ให้บริการด้านโลจิสติกส์



ที่มา : Third Party Logistics Study Results and Findings, 2002

2.3.1 ส่งเสริมและให้แรงจูงใจแก่ภาคเอกชนที่สามารถให้บริการโลจิสติกส์ขั้นสูงได้ เช่น ให้ความช่วยเหลือทางด้านแหล่งเงินทุนดอกเบี้ยต่ำ มาตรการด้านการเงิน การคลัง มาตรการลดหย่อนภาษี สำหรับกระตุ้นผู้ประกอบการที่พัฒนาการให้บริการโลจิสติกส์ระดับสูง

2.3.2 จัดทำมาตรฐานการปฏิบัติที่เป็นที่ยอมรับ (Best Practice) และเผยแพร่ให้ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ได้ศึกษา

2.3.3 พัฒนาระบบการอบรมเฉพาะด้านเพื่อพัฒนาบุคลากรของผู้ให้บริการ เพื่อให้มีมาตรฐานที่เป็นที่ยอมรับ

2.3.4 จัดตั้งสมาคม หรือสถาบันการขนส่ง เพื่อสนับสนุนให้ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ขนาดกลางและขนาดย่อมร่วมมือกันเอง หรือร่วมมือกันกับผู้ให้บริการขนาดใหญ่เพื่อส่งเสริม และเป็นพันธมิตรทางด้านธุรกิจซึ่งกันและกัน โดยแลกเปลี่ยนข้อได้เปรียบและทักษะที่เกื้อหนุนกัน เพื่อสามารถให้บริการได้อย่างครบวงจร ซึ่งผู้ให้บริการขนาดกลางและขนาดย่อมต้องพัฒนาการบริการให้ได้มาตรฐานเพื่อที่จะสามารถร่วมงานกับผู้ให้บริการขนาดใหญ่ได้ และจะสามารถศึกษาแนวปฏิบัติที่เป็นระบบ และเทคโนโลยีที่ทันสมัยจากผู้ให้บริการขนาดใหญ่ได้

2.4 นอกจากจะพัฒนาให้ผู้ให้บริการโลจิสติกส์เพิ่มมูลค่า และเพิ่มการให้บริการเพื่อตอบสนองความต้องการที่เพิ่มขึ้นของลูกค้าแล้ว พัฒนาการให้บริการที่มีอยู่ก็มีความจำเป็นไม่ยิ่งหย่อนไปกว่ากัน และต้องสร้างจุดขายเพื่อสร้างความแตกต่างในการให้บริการปัจจุบัน โดยเฉพาะผู้ให้บริการขนาดเล็กจะต้องมุ่งเน้นการทำตลาดแบบเฉพาะกลุ่ม และยกระดับการให้บริการที่ใกล้ชิด



และเข้าถึงในเชิงลึกมากกว่าโดยอาศัยความใกล้ชิดจากการเป็นผู้ให้บริการขนาดเล็กที่มีลูกค้าน้อยราย เพื่อสามารถแข่งขันกับผู้ให้บริการรายใหญ่ ที่มีทรัพยากรและเงินทุนมากกว่าได้

2.5 จัดตั้งศูนย์ให้คำปรึกษานักลงทุนไทยในประเทศอนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขง ผลักดันให้มีการจัดตั้งศูนย์ให้คำปรึกษานักลงทุนไทยในต่างประเทศเพื่อให้บริการข้อมูลและคำแนะนำแก่ภาคเอกชนไทยในการลงทุนและการประกอบธุรกิจให้บริการโลจิสติกส์ จัดทำฐานข้อมูลรายชื่อนักธุรกิจและบริษัทในต่างประเทศเพื่ออำนวยความสะดวกในการติดต่อธุรกิจในประเทศนั้นๆ พร้อมประชาสัมพันธ์และจัดกิจกรรมเพื่อสร้างการความรู้จักและความสัมพันธ์ที่ดีในการจับคู่ทางธุรกิจและดำเนินกิจกรรมทางธุรกิจร่วมกัน

2.6 ส่งเสริมให้ผู้ประกอบการโลจิสติกส์พัฒนาองค์กรเพื่อกระตุ้นความคิดสร้างสรรค์และนวัตกรรมใหม่ๆ เพื่อสนับสนุนให้เกิดธุรกิจ Startup หรือ ธุรกิจที่ถูกออกแบบมาให้เติบโตอย่างรวดเร็วมาตั้งแต่แรก ตั้งแต่ทีมงาน โครงสร้างธุรกิจ ไปจนถึงวิธีการใช้เงิน และการทำตลาด รวมถึงธุรกิจที่เป็น “ธุรกิจเทคโนโลยี” หรือได้รับการลงทุน หรือ “Venture Capital” ดังนี้

2.6.1 เน้นให้ผู้ประกอบการใช้เทคโนโลยีในการดำเนินธุรกิจ สร้างศูนย์ให้ความรู้ด้านเทคโนโลยีเพื่อให้ผู้ประกอบการได้มาปรึกษา และหาทางใช้เทคโนโลยีเข้ากับการบริหารระบบโลจิสติกส์ของตน และให้ทุนในการค้นคว้าวิจัยเพื่อประโยชน์ขององค์กรคู่ธุรกิจ ลูกค้า และเศรษฐกิจของประเทศโดยรวม

2.6.2 ให้สิทธิประโยชน์ทางภาษีแก่บริษัทที่สามารถนำเทคโนโลยี หรือคิดกระบวนการนวัตกรรมให้กับองค์กร ทำให้เกิดการต่อยอดธุรกิจโลจิสติกส์ สร้างมูลค่าเพิ่มอย่างมีนัยสำคัญแก่บริษัท และห่วงโซ่อุปทานโดยรวม

2.6.3 ผลักดันให้ผู้เกี่ยวข้องตลอดทั้งห่วงโซ่อุปทานได้มีส่วนร่วมในการช่วยสร้างนวัตกรรม การสร้างให้เกิดการมีส่วนร่วมจากภายนอกโดยเฉพาะลูกค้าและคู่ค้า เป็นการทำให้คนในองค์กรเปิดใจยอมรับสิ่งใหม่ๆ จากภายนอก และค้นหานวัตกรรมใหม่ๆจากการดึงให้ลูกค้าและคู่ค้ามีส่วนร่วมในกระบวนการคิดค้นนวัตกรรม เพราะตัวลูกค้าจะเป็นคนที่รู้ความต้องการของตัวเองดีที่สุด และคู่ค้าคือผู้ที่เชี่ยวชาญเฉพาะเรื่องจึงสามารถช่วยให้องค์กรประหยัดเวลาและเงินทุนในการทำนวัตกรรม

2.6.4 เปิดเวทีให้มีการประกวดแนวคิดนวัตกรรมด้านโลจิสติกส์เป็นประจำทุกปี โดยร่วมมือกันระหว่างสภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย สำนักงานคณะกรรมการนโยบายวิทยาศาสตร์ เทคโนโลยีและนวัตกรรมแห่งชาติ สำนักงานนวัตกรรมแห่งชาติ (องค์การมหาชน) เพื่อขับเคลื่อนนวัตกรรมสำหรับประเทศ โดยใช้เกณฑ์ในเรื่องต่างๆที่จะสร้างนวัตกรรมให้เกิดขึ้นในองค์กรได้ เช่น

2.6.4.1 ผลงานนวัตกรรมด้านโลจิสติกส์ที่ทำให้เกิดประโยชน์จากทุกฝ่ายโดยรวม สร้างมูลค่าเพิ่มแก่ห่วงโซ่อุปทาน ลดขั้นตอนการปฏิบัติงาน สร้างประสิทธิภาพมากขึ้น

2.6.4.2 มีวัฒนธรรมองค์กรที่กระตุ้นให้เกิด นวัตกรรม และความคิดสร้างสรรค์ อาทิ การสนับสนุนจากผู้บริหาร สภาพแวดล้อมขององค์กรที่เอื้อต่อการเรียนรู้ การออกแบบงาน สายงานบังคับบัญชา หน้าที่ความรับผิดชอบ การเจริญเติบโตในสายงาน และตัววัดผลงานที่กระตุ้นให้เกิดการพัฒนาแนวคิดสร้างสรรค์ และการจัดโครงสร้างองค์การให้มีความยืดหยุ่น ทำให้เกิดประสิทธิภาพและประสิทธิผลในการสร้างสรรค์นวัตกรรม

2.6.4.3 มีการพัฒนาบุคลากรอย่างต่อเนื่อง คัดเลือกบุคลากรที่มีความสามารถในการสร้างสรรค์สิ่งใหม่ ๆ เข้าไปในองค์กร มีการฝึกอบรมทักษะและความรู้ใหม่ๆ สม่ำเสมอ

### **กลยุทธ์ที่ 3 พัฒนาระบบโลจิสติกส์ เพื่อส่งเสริมการทำธุรกรรม พาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ (E-Commerce)**

#### **1. พัฒนาระบบโลจิสติกส์เพื่อสนับสนุน พาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์**

ปัจจุบัน โลกเริ่มเข้าสู่ยุคระบบเศรษฐกิจและสังคมดิจิทัลที่เทคโนโลยีดิจิทัลจะไม่ได้เป็นเพียงเครื่องมือสนับสนุนการทำงานเหมือนที่ผ่านมาอีกต่อไป แต่จะหลอมรวมเข้ากับชีวิตประจำวันของคนอย่างแท้จริงตั้งแต่ต้นจนถึงขั้นอน ซึ่งได้เปลี่ยนโครงสร้างรูปแบบกิจกรรมทางเศรษฐกิจ กระบวนการผลิต การค้า การบริการ การปฏิสัมพันธ์ระหว่างบุคคลและองค์กรไปอย่างสิ้นเชิง การติดต่อระหว่างผู้ผลิต ผู้ขาย ผู้ให้บริการ และผู้บริโภคจะสะดวกและง่ายดายขึ้น ประเทศไทยจึงต้องเร่งนำเทคโนโลยีดิจิทัลมาใช้เป็นเครื่องมือในการพัฒนาประเทศ ซึ่งเทคโนโลยีดิจิทัลสามารถเพิ่มโอกาสในการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมดังนี้

ก้าวข้ามกับดักรายได้ปานกลางที่เป็นหนึ่งในเป้าหมายของการพัฒนาประเทศ เร่งด่วนของรัฐบาล ด้วยการลงทุนและพัฒนาอุตสาหกรรม และการค้าขายที่มีอยู่แล้วในประเทศ และอุตสาหกรรมกระแสใหม่ที่รวมถึงอุตสาหกรรมดิจิทัล

การพัฒนาขีดความสามารถของธุรกิจในประเทศทั้งภาคการเกษตร การผลิต การบริการ โดยเฉพาะอย่างยิ่งในกลุ่ม SMEs และวิสาหกิจชุมชนให้แข่งขันในโลกสมัยใหม่ได้

การปรับตัวและฉกฉวยโอกาสจากการรวมกลุ่มเศรษฐกิจ โดยเฉพาะอย่างยิ่งการมีข้อตกลงความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง ที่มีการเคลื่อนย้ายสินค้าอย่างอิสระมากขึ้น และทำให้ตลาดและฐานลูกค้าขยายใหญ่ขึ้น โดยไม่ได้จำกัดเพียงเกิดอุปสงค์ภายในประเทศเท่านั้น

การบริหารจัดการการค้าปลีกจะง่ายมากขึ้น โดยผู้บริโภคจะสามารถเลือกสินค้าบนอุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์ที่ใดก็ได้ในโลก ทำให้เป็นโอกาสที่ดีในการขายสินค้า และการเกิดธุรกิจใหม่ที่วางแผนดำเนินธุรกิจเพื่อเติบโตแบบก้าวกระโดด และเกิดรูปแบบธุรกิจแบบ Business-to-Customer (B2C) หรือ จากองค์กรถึงผู้บริโภค และในรูปแบบ Customer-to-Customer (C2C) หรือ จากผู้บริโภคถึงผู้บริโภค ก็เกิดขึ้นอย่างมากตามไปด้วย นี่จึงเป็นโอกาสของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ระหว่าง B2C และ C2C

เมื่อ E Commerce มีการเติบโตมากขึ้น การพัฒนาโลจิสติกส์เพื่อสนับสนุนธุรกรรม E Commerce เป็นเรื่องที่สำคัญอย่างยิ่งไม่ได้ที่จะต้องปรับปรุงการขนส่งให้เหมาะกับการค้ารูปแบบพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ (E Commerce) โดยการขนส่งของระบบ E Commerce ส่วนใหญ่จะอยู่ในรูปของ B2C ความแตกต่างระหว่างการขนส่งแบบอิเล็กทรอนิกส์กับการขนส่งแบบดั้งเดิม คือแบบดั้งเดิมจะขนส่งสินค้าจำนวนมากไปยังสถานที่น้อยแห่งเช่นร้านค้าส่ง หรือค้าปลีก แต่การขนส่งสำหรับ E Commerce จะขนส่งพัสดุจำนวนน้อย ขนาดเล็ก ไปยังผู้บริโภคขั้นสุดท้าย ส่วนใหญ่จะส่งไปยังที่พัก ซึ่งจะมีจำนวนมาก และมีลักษณะคล้ายส่งพัสดุไปรษณีย์

#### ตารางที่ 4-5 ความแตกต่างระหว่างการขนส่งแบบเดิมและการขนส่งเพื่อพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์

| ลักษณะ                    | การขนส่งแบบดั้งเดิม                                   | การขนส่งเพื่อพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์  |
|---------------------------|---|---|
| ประเภท จำนวน              | ขนาดใหญ่ จำนวนมาก                                     | ขนาดเล็ก พักดู  |
| จุดหมาย                   | ไม่มาก ตามร้านค้าส่ง ค้าปลีก                          | จำนวนมาก กระจายตัวสูง   |
| มูลค่าการขนส่ง            | มีขนาดใหญ่ มูลค่าสูง                                  | มีขนาดเล็ก บ่อยครั้งที่น้อยกว่า 1,500 บาท   |
| ลักษณะของความต้องการ      | สม่ำเสมอ  | ตามช่วงเวลา กระจายตัว   |
| ลูกค้า                    | ปกติเป็นแบบคู่ค้าทางธุรกิจ (B2B) ส่วนแบบ B2C มีไม่มาก | ส่วนใหญ่เป็น B2C  |
| การไหลเวียนของการสั่งซื้อ | ส่วนใหญ่จะมีทิศทางเดียวจากผู้ผลิตไปผู้บริโภค          | ส่วนใหญ่จะมีสองทิศทาง เช่นผู้บริโภคไม่พอใจสินค้า รับแลกเปลี่ยนหรือคืน หรือส่งสินค้าไปทดลองก่อนซื้อจริง เมื่อทดลองแล้วส่งคืน |
| การขนส่งสินค้า            | ส่วนใหญ่บริษัทขนส่งเอง หรือ Outsource                 | ส่วนใหญ่ Outsource  |

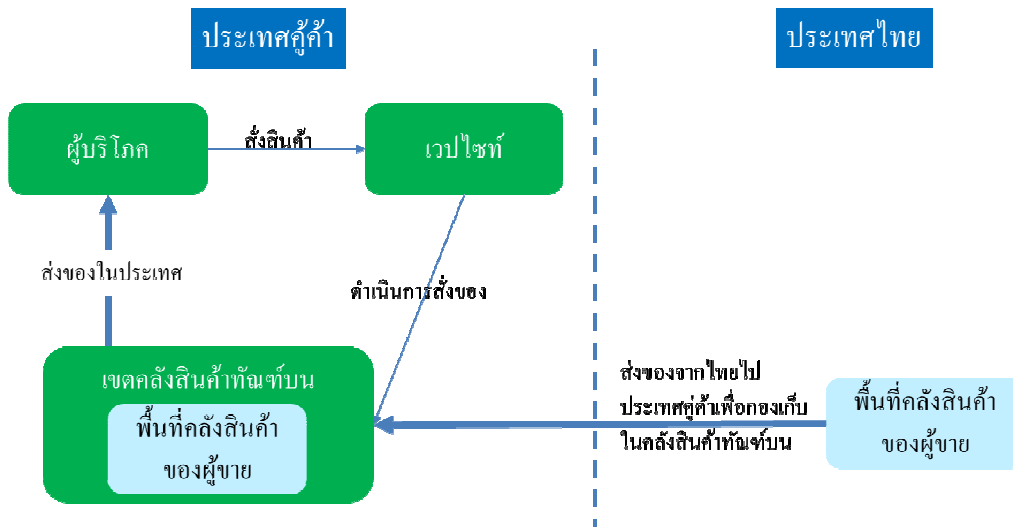
### 1.1 รูปแบบการจัดการคลังสินค้าเพื่อการขนส่งที่รวดเร็ว

การทำธุรกรรมแบบ E Commerce จะต้องเน้นการจัดส่งที่รวดเร็วและต้นทุนต้องสามารถแข่งขันได้ ดังนั้นการบริหารระบบโลจิสติกส์จึงต้องมีรูปแบบที่เปลี่ยนไป เพื่อให้สอดคล้องกับโครงสร้างรูปแบบกิจกรรมที่เปลี่ยนไป การจัดการโลจิสติกส์จะต้องทำโดยมีประสิทธิภาพ โดยรูปแบบที่เหมาะสมสำหรับสินค้าที่มีการสั่งซื้อจำนวนมากคือให้รัฐบาลโดย

กระทรวงพาณิชย์ ต้องเจรจาจัดตั้งคลังสินค้าทัณฑ์บนในเขตเศรษฐกิจพิเศษตามเมืองที่สำคัญของ ประเทศในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขงที่มีความต้องการสินค้าของไทยสูง (ในกรณีที่มีเมืองนั้นไม่มีสิ่ง อำนาจความสะดวกเตรียมไว้) ในขณะที่เดียวกันก็จัดตั้งคลังสินค้าทัณฑ์บนในไทยสำหรับจัดเก็บ สินค้าของต่างชาติเช่นกัน

แผนภาพที่ 4-16 แสดงถึงการไหลเวียนของโลจิสติกส์โดยในรูปแบบนี้ สินค้า จะถูกส่งล่วงหน้าไปยังคลังสินค้าทัณฑ์บนในเขตเศรษฐกิจพิเศษที่ได้กำหนดไว้ประเทศต่างๆ เป็น จำนวนมากๆ เมื่อลูกค้าสั่งซื้อสินค้า สินค้าจะถูกจัดส่งผ่านพิธีการศุลกากรจากคลังสินค้าทัณฑ์บน ซึ่ง จะจัดส่งได้ในเวลาที่รวดเร็ว และต้นทุนต่ำกว่าส่งตรงจากประเทศไทย ผู้ประกอบการอาจมีพื้นที่ เป็นของตนเอง หรืออาจจะเช่าจากผู้ให้บริการด้านคลังสินค้าก็ได้ ในกรณีที่สินค้านี้มีการ หมุนเวียนและเปลี่ยนแปลงเร็ว ผู้บริโภคต้องการบรรจุภัณฑ์รูปแบบใหม่ตลอดเวลา หรือกรณีที่ ต้องการประหยัดพื้นที่ในการขนส่งสินค้า ก็สามารถตั้งศูนย์บรรจุภัณฑ์ที่คลังสินค้าทัณฑ์บนของ ประเทศปลายทางได้

แผนภาพที่ 4-16 ผังกระบวนการโลจิสติกส์สำหรับการขายแบบพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์



## 1.2 การนำระบบเทคโนโลยีเข้ามาช่วยในการขนส่งทางถนนสำหรับ E Commerce

ในกรณีการขนส่งผ่านแดนในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขงทางถนน ประเทศไทย สามารถนำเทคโนโลยีเข้ามาประยุกต์เพื่อความรวดเร็วในการขนส่ง ต้นทุนที่ถูกลงกว่าการขนส่งทาง อากาศ และสามารถขนส่งจากผู้ผลิตถึงมือผู้บริโภคได้โดยตรง ซึ่งเหมาะกับการทำธุรกรรมพาณิชย์ อิเล็กทรอนิกส์ที่ต้องการความเร็ว ต้นทุนต่ำ และส่งของขนาดเล็กไปยังลูกค้าจำนวนมาก ซึ่งใช้ รูปแบบดังต่อไปนี้

1.2.1 เมื่อมีการสั่งของจากต่างประเทศ ผู้ขายจะจัดเรียงสินค้าเข้าสู่บรรทุกให้เต็มตู้ โดยสามารถบรรทุกสินค้าที่ต้องส่งไปยังประเทศทางผ่านได้ เช่นมีการสั่งของจากประเทศจีน ก็สามารถบรรทุกสินค้าที่ต้องส่งไปยัง สปป.ลาว หรือเวียดนามเพื่อให้เต็มความจุ/น้ำหนักบรรทุก

1.2.2 เมื่อบรรจุของเรียบร้อยแล้ว จะมีล๊อคจากด้านในของตัวรถ โดยที่รหัสการเปิดจะสามารถเปิดได้ที่ประเทศที่สั่งซื้อสินค้าเท่านั้น และเปิดได้ครั้งเดียวต่อ 1 รหัส โดยผู้มีอำนาจดำเนินการ (ศุลกากรของประเทศนั้นๆ) ซึ่งจะได้รหัสในการเปิด โดยหากมีการเปิดล๊อคก่อนหน้านี้นี้เจ้าหน้าที่จะทราบเพราะจะไม่สามารถเปิดได้แล้ว ประกอบกับมีการติดกล้องวงจรปิดในตัวรถ ทำให้สามารถตรวจสอบย้อนหลังได้ว่ามีการรู้รหัสของสินค้าอย่างไร

1.2.3 พิธีการนำเข้าสินค้าจะกระทำเฉพาะจุดที่เปิดและขนถ่ายสินค้าเท่านั้น ซึ่งเป็นบริเวณที่จัดไว้สำหรับการขนถ่ายสินค้าในแต่ละประเทศ และกระทำเฉพาะสินค้าส่วนที่ขนถ่ายลงจากรถเท่านั้นเพื่อความรวดเร็ว

1.2.4 จากนั้นจะล๊อคกุญแจ เพื่อเดินทางไปยังจุดหมายถัดไปเพื่อขนถ่ายสินค้าลงโดยรหัสเปิดล๊อคจะแตกต่างกันไปในแต่ละจุด และดำเนินพิธีการนำเข้าสินค้าตามพื้นที่ๆ กำหนดไว้ในแต่ละประเทศ

1.2.5 กระทรวงคมนาคมต้องเจรจาบรรลุข้อตกลงกับประเทศในอนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขง ไม่ว่าจะเป็นระดับทวิภาคี หรือพหุภาคี และกำหนดโควต้าที่เหมาะสมสำหรับให้รถบรรทุกสามารถวิ่งผ่านไปยังประเทศสมาชิกได้ ซึ่งเป็นเงื่อนไขสำคัญในการดำเนินกลยุทธ์นี้ ปัจจุบันข้อตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขง (GMS CBTA) ยังไม่มีผลบังคับใช้ถึงแม้ว่าประเทศต่างๆ ในอนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขงจะให้สัตยาบันครบแล้ว ทำให้รถขนส่งสินค้าประเทศไทยไม่สามารถผ่านเข้าไปในประเทศเมียนมา กัมพูชา ลาว และมาเลเซียได้ จะต้องเปลี่ยนหัวรถที่จดทะเบียนของประเทศนั้นๆ ทั้งนี้จากการประชุมคณะกรรมการร่วมสำหรับความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขงระดับรัฐมนตรี ครั้งที่ 5 (JC GMS CBTA) จัดขึ้นเมื่อวันที่ 16 ธันวาคม 2559 ณ จังหวัดเชียงใหม่ โดยที่ประชุมประกอบด้วยรัฐมนตรีเจ้าหน้าที่อาวุโส จากประเทศสมาชิกทั้ง 6 ประเทศ ซึ่งที่ประชุมได้รับทราบรายงานของเจ้าหน้าที่อาวุโส และเห็นชอบต่อแนวทางการดำเนินการต่อในส่วนของการปฏิบัติตามความตกลงคือ

1.2.5.1 การเริ่มดำเนินการตามความตกลง GMS CBTA แบบ Early Harvest จะดำเนินการในรูปแบบของ MoU โดยจะมีผลต่อเมื่อประเทศสมาชิกได้ลงนามครบแล้ว

1.2.5.2 ให้ประเทศสมาชิกดำเนินการตามกระบวนการภายในของตน เพื่อลงนามใน MoU ให้แล้วเสร็จก่อนวันที่ 1 มีนาคม 2560 ซึ่งเป็นวันที่กำหนดให้เป็นวันเริ่มดำเนินการความตกลง GMS CBTA แบบ Early Harvest

1.2.5.3 ประเทศภาคีจะเริ่มดำเนินการออกใบอนุญาตขนส่งทางถนน และเอกสารนำเข้าชั่วคราว แก่ผู้ประกอบการขนส่งระหว่างประเทศของตนเอง เมื่อประเทศดังกล่าว ได้ลงนาม MoU โดยมีโควต้าประเทศละ 500 คัน แล้ว แต่จนถึงปัจจุบันยังไม่มีประเทศใดที่ลงนาม MoU แล้วเสร็จ จึงทำให้ข้อตกลงการเดินทางระหว่างประเทศในอนุภูมิภาคุ่มแม่น้ำโขง ล่าช้า ออกไปอีก หนึ่ง ประเทศภาคีจะต้องเจรจาเพื่อกำหนดจำนวนรถ และเพิ่มเติมโควต้าที่เหมาะสม

1.2.5.4 การเคลื่อนย้ายพาหนะ รวมถึงการยอมรับใบอนุญาตขนส่งทาง ถนน และเอกสารนำเข้าชั่วคราว จะเริ่มดำเนินการในวันที่ 1 มีนาคม 2560 โดยประเทศสมาชิกจะ แลกเปลี่ยนข้อมูลกับใบอนุญาตขนส่งทางถนนและเอกสารนำเข้าชั่วคราว

1.2.5.5 ยกเว้นการเริ่มดำเนินการขนส่งระหว่างประเทศไทยกับเมียน มาให้เลื่อนไปเป็นวันที่ 1 มกราคม 2560 เนื่องจากทางเมียนมายังไม่พร้อม

1.2.6 ทั้งนี้สิ่งที่สำคัญที่สุดคือการร่วมมือกันในแต่ละประเทศสมาชิกในอนุ ภูมิภาคุ่มแม่น้ำโขง เพื่อหารือแนวทาง การออกกฎหมาย กฎระเบียบ วิธีปฏิบัติ หน่วยงานที่ รับผิดชอบร่วมกัน เพื่อรองรับรูปแบบการขนส่งด้วยเทคโนโลยีดังกล่าว รวมถึงกำหนดพื้นที่สำหรับ ทำพิธีการนำเข้าสินค้า ในจุดที่เหมาะสมในแต่ละประเทศ หนึ่ง การเจรจาจะต้องเป็นไปอย่าง ยุติธรรม เหมาะสม และต่างตอบแทน และกฎระเบียบจะต้องปรับปรุงเพื่อไม่ให้มีช่องโหว่ รวมถึง ต้องมีการบังคับใช้อย่างจริงจัง เช่นในกรณีประเทศมาเลเซียก็ไม่อนุญาตให้รถของประเทศไทยขน สินค้าเข้าไปในประเทศได้เกินกว่า 2.5 กิโลเมตร และต้องเปลี่ยนหัวรถบรรทุกให้เป็นทะเบียน มาเลเซีย และยังการกำหนดโควต้าในการขนส่งสินค้าผ่านแดนด้วย แต่รถบรรทุกของทางมาเลเซียกลับ มีการนำเข้ามาจดทะเบียนในไทยโดยไม่แจ้งว่าได้มีการจดทะเบียนในประเทศมาเลเซียมาแล้ว ทำให้ มี 2 ทะเบียนและสามารถวิ่งเข้ามาในไทย ผ่านสปป.ลาว และไปยังเวียดนามได้ และพรบ.ศุลกากร ของไทยไม่ได้กำหนดโควต้าของการนำสินค้าผ่านแดนเช่นเดียวกับมาเลเซีย ทำให้เกิดข้อเสียเปรียบ และเป็นอุปสรรคต่อการขนส่งของไทย

## สรุป

สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) ร่วมกับหน่วยงานภาครัฐและเอกชนที่เกี่ยวข้องได้จัดทำแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย มาแล้ว 2 ฉบับ กล่าวคือ ฉบับที่ 1 ปี พ.ศ. 2550 – 2554 และฉบับที่ 2 ปี พ.ศ. 2556 – 2560 โดยฉบับที่ 3 พ.ศ. 2560 – 2564 กำลังอยู่ระหว่างการร่างแผนงานคาดว่าจะแล้วเสร็จในปลายปี 2560

กลยุทธ์ในการพัฒนาประเทศไทยให้เป็นศูนย์กลางทางโลจิสติกส์โดยอาจนำไปประยุกต์ใช้ในการจัดทำแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยฉบับที่ 3 จะต้องสร้างโดยการแก้จุดอ่อนหรือปัญหาที่มีอยู่ในปัจจุบัน และนำโอกาสที่มีมาสร้างข้อได้เปรียบจากจุดแข็งที่มีอยู่ ยุทธศาสตร์ดังกล่าวประกอบด้วย 4 มิติที่ต้องทำควบคู่กันไป ได้แก่

1. กลยุทธ์ที่ 1 พัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน และระบบการบริหารจัดการทางโลจิสติกส์ภายในประเทศ รวมถึงการประสานงานและเชื่อมต่อโครงสร้างพื้นฐาน และระบบการบริหารจัดการทางด้านโลจิสติกส์กับประเทศต่างๆ ในอนุภูมิภาค และเชื่อมต่อเพื่อใช้ประโยชน์จากนโยบาย One Belt One Road เพื่อสร้างโอกาสในการขยายตลาดการค้าไปสู่ภูมิภาคอื่นๆ

1.1 การพัฒนาเส้นทางสะพานเชื่อมโยง 2 ชายฝั่งทะเลของอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง

1.2 เชื่อมโยงโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมของไทยกับโครงสร้างพื้นฐานตาม

นโยบาย One Belt One Road

1.3 พัฒนาด่านชายแดนที่สำคัญเพื่ออำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าข้าม

แดน

1.4 เน้นการขนส่งที่มีต้นทุนต่ำ และพัฒนาการเชื่อมต่อระหว่างรูปแบบขนส่ง

ต่างๆ

1.5 เชื่อมโยงระบบการบริหารจัดการโลจิสติกส์ระหว่างประเทศใน GMS เพื่อเพิ่มความสามารถในการทำงานร่วมกัน ได้แก่ เร่งดำเนินการเรื่อง National Single Window (NSW) และประสานงานช่วยกับประเทศอื่นๆ ในเรื่องการพัฒนาาระบบ Asian Single Window (ASW) รวมถึงปรับปรุง พรบ. ศุลกากร เพื่ออำนวยความสะดวกในการนำเข้าและส่งออก และร่วมกันสร้างเครือข่ายโลจิสติกส์ตามเส้นทางยุทธศาสตร์และเชื่อมโยงสู่ประเทศเพื่อนบ้าน โดยกำหนดกฎจรรยาบรรณในกลุ่มประเทศอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง ให้สอดคล้องกัน

2. กลยุทธ์ที่ 2 การพัฒนาและสนับสนุนบุคลากรและผู้ประกอบการให้มีความรู้ความสามารถที่จะสนับสนุน และขับเคลื่อนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ

2.1 พัฒนามาตรฐานวิชาชีพ โลจิสติกส์ เพิ่มแรงงานด้าน โลจิสติกส์ที่มีทักษะ และมีผลผลิตภาพ ตามความต้องการของตลาด

2.2 พัฒนาผู้ให้บริการ โลจิสติกส์ ให้สามารถให้บริการแบบเบ็ดเสร็จ และตรงตามความต้องการของลูกค้า โดยพัฒนาให้สามารถให้บริการได้ถึงระดับ Supply Chain Integrator ซึ่งสถานะเปรียบเสมือนพันธมิตรของผู้ใช้บริการ ทำให้สามารถสร้างความสามารถในการแข่งขันเชิงเปรียบเทียบได้

3. กลยุทธ์ที่ 3 พัฒนาระบบโลจิสติกส์เพื่อสนับสนุน พาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ (E Commerce) โดยการจัดรูปแบบการจัดการคลังสินค้าเพื่อการขนส่งที่รวดเร็ว และการนำระบบเทคโนโลยีเข้ามาช่วยในการขนส่งทางถนนสำหรับ E Commerce



## บทที่ 5

### สรุปและข้อเสนอแนะ

#### สรุป

จากการเปิดเสรีทางการค้ามากขึ้น และการรวมกลุ่มทางเศรษฐกิจในกลุ่มประเทศต่างๆ ทำให้แนวโน้มการแข่งขันมีความเข้มข้นขึ้น ผลักดันให้ภาคธุรกิจต้องยกระดับความสามารถในการดำเนินธุรกิจในทุกวิถีทางที่เป็นไปได้ ธุรกิจในปัจจุบันจึงต้องแข่งขันกันด้วยความเร็ว (Speed Economy) นอกจากนี้มูลค่าเพิ่มและผลกำไรของสินค้าชิ้นส่วนใหญ่อยู่ที่ช่วงก่อนการผลิตและหลังการผลิตในกราฟรูปยิ้ม (Smile Curve) ได้แก่ช่วงออกแบบสินค้า การขนส่งวัตถุดิบ การขนส่ง และการกระจายสินค้า การทำการตลาด เป็นต้น ดังเช่นผู้ผลิตโทรศัพท์มือถือ iPhone นั้นได้ส่วนแบ่งเพียงแค่ 1 ใน 10 ของราคาสินค้าที่ถึงมือลูกค้าเท่านั้น หรือแม้แต่ผู้ปลูกเมล็ดกาแฟก็ได้ส่วนแบ่งเพียงน้อยนิดจากราคากาแฟที่ขายในร้านค้าที่มีชื่อเสียงทั้งสิ้น ดังนั้นการเคลื่อนย้ายสินค้าและบริการต้องดำเนินการอย่างมีประสิทธิภาพ การพัฒนาระบบโลจิสติกส์จึงเป็นทางออกของประเทศไทยในการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน ทั้งในแง่ของการลดต้นทุน การสร้างมูลค่าเพิ่ม การประหยัดพลังงาน และอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมอีกด้วย งานวิจัยฉบับนี้จัดทำขึ้นเพื่อวัตถุประสงค์หลักดังต่อไปนี้

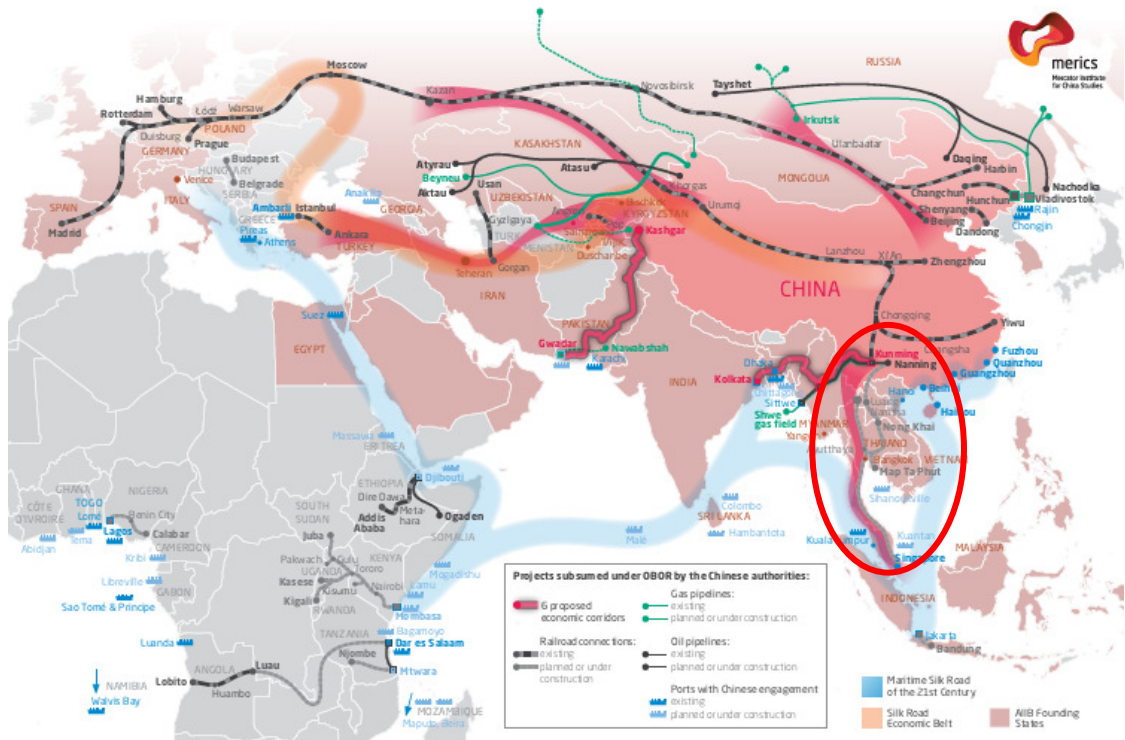
#### วัตถุประสงค์ที่ 1 เพื่อศึกษาศักยภาพของระบบโลจิสติกส์ของประเทศอย่างครบวงจร

จากการที่ประเทศจีนมีนโยบาย One Belt, One Road ซึ่งคือนโยบายของประธานาธิบดีจีน (นายสี จิ้นผิง) ซึ่งเป็นแนวคิดที่ถูกริเริ่มขึ้นจากการรวม 2 แนวคิดที่รัฐบาลจีนได้เคยประกาศไว้ก่อนหน้านี้ นั่นคือ “Silk Road Economic Belt” และ “21<sup>st</sup> Century Maritime Silk Road” โดยวัตถุประสงค์เพื่อให้ความสำคัญของการเชื่อมโยงด้านโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งและการติดต่อสื่อสารในภูมิภาค ที่มีผลต่อการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจและการเสริมสร้างความร่วมมือในการรวมกลุ่มที่ลึกซึ้ง และเพื่อการสร้างอำนาจและอิทธิพลทางเศรษฐกิจในเอเชีย และขยายต่อไปยังภูมิภาคใกล้เคียงเป็นการส่งเสริมการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานในเอเชีย และภูมิภาคที่ต่อเนื่อง และเพิ่มความเข้มแข็งของความร่วมมือทางเศรษฐกิจในภูมิภาค

One Belt, One Road หรือ โครงการหนึ่งแถบ หนึ่งเส้นทาง ประกอบด้วยเครือข่ายทางบก 6 เส้นทาง และเส้นทางทะเล 1 เส้นทาง เส้นทางเครือข่ายทางบกประกอบด้วย (1) เส้นทางยูเรเชีย (Eurasia) จากตะวันตกจีนถึงตะวันตกรัสเซีย (2) เส้นทางจีน-มองโกเลีย-รัสเซียตะวันออก (3) เส้นทางตะวันตกจีน-เอเชียกลาง-ตุรกี (4) เส้นทางจีน-แหลมอินโดจีน-สิงคโปร์ (5) เส้นทางจีน-ปากีสถาน (6) เส้นทางจีน-พม่า-บังกลาเทศ-อินเดีย ส่วนเส้นทางทะเล เริ่มจากเมืองชายฝั่งของจีน ผ่านสิงคโปร์ มาเลเซีย อินเดีย และทะเลเมดิเตอร์เรเนียน

ซึ่งหากประเทศไทยพัฒนาระบบโลจิสติกส์เงินสามารถเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ในอนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขง ได้อย่างเต็มตัวแล้วจะสามารถเชื่อมต่อกับเส้นทาง One Belt, One Road ผ่านเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจเหนือ-ใต้ ที่เชื่อมไปถึงเมืองคุนหมิง (Kunming) ได้ นั่นหมายถึงว่าจะสามารถเชื่อมต่อกับเส้นทางคมนาคมไปยังหลายเมืองในจีน และหลายประเทศ ในทวีปเอเชีย รวมถึงข้ามไปยังทวีปยุโรปได้ นี่จึงเป็น โอกาสที่น่าสนใจของประเทศไทยในการขยายตลาดสินค้าไทยไปยังตลาดโลกได้

แผนภาพที่ 5-1 เส้นทาง One Belt, One Road ซึ่งเชื่อมต่อกับเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจเหนือ-ใต้



ที่มา : Merics Mercator Institute for China Studies, 2017

การบริหารจัดการ โลจิสติกส์ จึงเป็นเป้าหมายสำคัญที่ผู้ประกอบการสามารถใช้เป็นแหล่งที่มาของความได้เปรียบในการแข่งขัน ทั้งในระดับธุรกิจและระดับประเทศ และนอกจากนี้ระบบโลจิสติกส์ที่มีประสิทธิภาพและประสิทธิผล นอกจากจะเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน

และความสามารถในการดึงดูดการลงทุนโดยตรงจากต่างประเทศแล้ว ยังมีส่วนช่วยเร่งผลักดันการรวมกลุ่มทางเศรษฐกิจในระดับภูมิภาคอีกด้วย ทั้งนี้การช่วยให้ประเทศได้พ้นกับดักรายได้ปานกลางไปสู่ประเทศที่มีรายได้สูงได้นั้น นอกจากจะพัฒนาสินค้าและบริการให้มีมูลค่าสูงแล้ว การมีระบบโลจิสติกส์ที่ดีจะมีส่วนเป็นอย่างมาก ในปี 2554 ประเทศไทยได้รับการยกระดับทางเศรษฐกิจโดยธนาคารโลก (World Bank) จากประเทศรายได้ระดับกลาง-ล่าง (Lower-Middle Income) ให้เป็นประเทศที่มีรายได้ระดับกลาง-บน (Upper-Middle Income) เนื่องมาจากรายได้เฉลี่ยต่อหัวต่อปีของประชากรไทยที่เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องเป็น 5,775 ดอลลาร์สหรัฐต่อหัว ในปี 2558 ซึ่งอยู่ในระดับที่สูงกว่าประเทศกำลังพัฒนาในเอเชียด้วยกัน ซึ่งแสดงให้เห็นถึงความสำเร็จในการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศไทยในช่วงทศวรรษที่ผ่านมา อย่างไรก็ตาม การที่จะก้าวข้ามกับดักของประเทศรายได้ปานกลาง (Middle Income Trap) ไปเป็นประเทศรายได้สูง (10,000 ดอลลาร์สหรัฐต่อหัวขึ้นไป) ได้นั้น จะต้องเพิ่มรายได้เฉลี่ยต่อหัวต่อปีอีกเป็นเท่าตัว

ข้อมูลการจัดอันดับความสามารถทางการแข่งขันโดยสถาบันต่างๆ ระดับโลก อาทิ IMD WEF และ ธนาคารโลก พบว่าขีดความสามารถของไทยอยู่ในลำดับต้นๆ ของอาเซียน เป็นรองประเทศ สิงคโปร์ และมาเลเซียเท่านั้น และหากเปรียบเทียบกับประเทศเพื่อนบ้านในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (ไม่รวมจีนตอนใต้) ประเทศไทยมีความสามารถทางการแข่งขันเป็นอันดับหนึ่ง สอดคล้องกับดัชนีสถานะของโลจิสติกส์ที่สำรวจโดยธนาคารโลกซึ่งประเทศไทยได้อันดับที่ 3 ในประเทศอาเซียน รองจากสิงคโปร์ และมาเลเซีย ซึ่งสิ่งที่ยังคงต้องปรับปรุงให้ดีขึ้นได้แก่ โครงสร้างพื้นฐาน โดยเฉพาะอย่างยิ่งทางราง และทางน้ำ และการอำนวยความสะดวกด้านพิธีการนำเข้าและส่งออก นอกจากนี้ WEF ยังได้ให้คำแนะนำแก่ประเทศไทยเพื่อให้ประเทศก้าวพ้นจากการเป็นประเทศที่มีรายได้ปานกลาง ไปสู่ประเทศที่มีรายได้สูง ว่าประเทศไทยจำเป็นต้องเน้นการพัฒนาในเรื่องนวัตกรรมอย่างเร่งด่วน เนื่องจากในการก้าวข้ามการเป็นประเทศรายได้ปานกลางได้นั้น ประเทศจำเป็นต้องเพิ่มมูลค่าของเศรษฐกิจ และในการเพิ่มมูลค่าดังกล่าวนี้ ความคิดสร้างสรรค์และนวัตกรรมสำคัญอย่างยิ่ง นอกจากนี้ ความสามารถในการแข่งขันด้านนวัตกรรมยังมีแนวโน้มที่จะส่งผลกระทบต่ออันดับโดยรวมของประเทศ เนื่องจาก WEF อาจมีการเปลี่ยนแปลงตัวชี้วัดในอนาคตที่จะเน้นไปในด้านนวัตกรรมมากขึ้น เพื่อให้รองรับกับการปฏิวัติอุตสาหกรรมครั้งที่ 4

สรุปสถานะโลจิสติกส์ของประเทศไทย ณ ปัจจุบันมีดังต่อไปนี้

### 1. ด้านโครงสร้างพื้นฐาน (Hardware)

1.1 เมื่อคิดสัดส่วนน้ำหนักในการขนส่งภายในประเทศของไทยแยกตามรูปแบบการขนส่ง พบว่า เป็นการขนส่งทางถนนถึงร้อยละ 80.9 เทียบกับการขนส่งทางราง และทางน้ำอยู่ที่

ร้อยละ 1.9 และ 17.2 ตามลำดับ ในขณะที่การขนส่งทางถนนมีต้นทุน 2.12 บาท/ตัน-กิโลเมตร ซึ่งสูงกว่าการขนส่งทางราง และทางน้ำที่มีต้นทุน 0.95 และ 0.65 บาท/ตัน-กิโลเมตร ตามลำดับ และรัฐบาลจัดสรรงบประมาณลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานไปยังการพัฒนาการขนส่งทางถนนมากที่สุด หรือประมาณร้อยละ 76 ของงบประมาณทั้งหมด

1.2 ประเทศไทยมีโครงข่ายเส้นทางรางรถไฟทั่วประเทศ 4,033.838 กิโลเมตร เชื่อมต่อกับ 46 จังหวัด ซึ่งเป็นเส้นทางรางเดี่ยวถึง 3,688.93 หรือร้อยละ 91.45 ทำให้การขนส่งไม่สามารถใช้ความเร็วได้มากนัก โดยเฉลี่ยอยู่ที่ 40 กิโลเมตรต่อชั่วโมง

1.3 ท่าเรือหลักของไทยหรือท่าเรือแหลมฉบังไม่ได้อยู่บนเส้นทางเดินเรือหลักของโลก เพราะไม่ได้อยู่บนปลายสุดของคาบสมุทรมาลายู ดังนั้นเรือที่จะเดินทางจากยุโรป ตะวันออกกลาง ไปจนถึง ใต้หวัน ญี่ปุ่น เกาหลี หรือชายฝั่งตะวันตกของสหรัฐฯ จะไม่ผ่านมาท่าเรือของไทย อีกทั้งยังเป็นเพียงท่าเรือ ที่เรือวิ่งเข้ามาเพื่อรับสินค้าแล้วไปเปลี่ยนถ่ายที่ท่าเรือสิงคโปร์ซึ่งอยู่บนเส้นทางการค้าหลัก (ต้องใช้เวลา 2-3 วันในการเดินทาง) อีกทอดหนึ่ง เป็นการเพิ่มภาระต้นทุนการขนส่งสินค้า ปริมาณสินค้าผ่านท่าของไทยยังน้อยเมื่อเปรียบเทียบกับท่าเรือของประเทศอื่นในภูมิภาค จึงส่งผลโดยตรงต่อการเป็นศูนย์กลางการขนส่งสินค้า

1.4 การขนส่งทางรางและทางน้ำยังไม่มีการใช้ประโยชน์อย่างเต็มที่ เนื่องจากปัญหาเรื่องเครื่องมือในการจัดการสินค้า ไม่มีเครื่องอำนวยความสะดวกแก่ผู้ขนส่งในเรื่องของการขนถ่ายสินค้า ซึ่งถือเป็นปัญหาสำคัญของการขนส่งทางรถไฟอีกประการหนึ่ง ที่ทำให้ต้นทุนการขนส่งสินค้าของผู้ส่งออกเพิ่มขึ้น หรือกล่าวอีกนัยหนึ่งคือ การขนส่งหลายรูปแบบ ยังขาดการเชื่อมต่อระหว่าง รูปแบบต่างๆ โดยเฉพาะท่าเรือเอกชนที่มีอยู่ทั่วไป มีโครงสร้างพื้นฐานที่ช่วยในการเชื่อมต่อไม่เพียงพอ เช่น การสร้างถนน หรือทางรถไฟเข้าไปยังท่าเรือ

1.5 สินค้ามูลค่าเทคโนโลยีสูง และสินค้าประเภทดอกไม้ที่ผลิตในประเทศจีนตอนใต้ โดยเฉพาะในคุนหมิง เสฉวน ฉงชิ่ง ซื่ออัน และกุ้ยโจว ซึ่งเป็นแหล่งผลิตใหญ่เพื่อส่งออกไปยังยุโรป เป็นโอกาสสำคัญของการขนส่งทางอากาศของไทยในการส่งสินค้าเหล่านี้ เนื่องจากท่าอากาศยานของจีนมีเที่ยวบินไปยุโรปไม่มากเท่ากับท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ซึ่งมีเที่ยวบินไปยุโรปมากกว่า จากที่มีนักลงทุน และนักท่องเที่ยวเดินทางเข้ามาในไทยจำนวนมาก

## 2. ด้านระบบการจัดการ และกฎหมาย (Software)

2.1 การดำเนินการระบบ National Single Window ซึ่งจะช่วยให้การขนส่งสินค้า เป็นไปด้วยความรวดเร็ว มีความคืบหน้าล่าช้า และการทำ Common Control Area ร่วมกับ ประเทศเพื่อนบ้านยังไม่แล้วเสร็จแม้จะเริ่มมาเป็นเวลานานแล้ว ด้วยอุปสรรคด้านการประสานงานระหว่าง

หน่วยงานราชการ และเอกชน กฎหมายที่ยังไม่รองรับ รวมถึงความพร้อมทางด้านเทคโนโลยี ความแตกต่างของ Software ที่ใช้ และความพร้อมเงินลงทุน ของประเทศเพื่อนบ้าน

2.2 กฎหมายศุลกากรยังล้าสมัย พรบ. ศุลกากรฉบับ พ.ศ. 2469 โดยมีเรื่องที่ยังไม่เอื้อต่อการเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ในบางเรื่อง เช่น เขตปลอดอากร โดยของที่นำเข้าไปในเขตดังกล่าวจะได้รับสิทธิประโยชน์ทางอากรตามที่กฎหมายบัญญัติ ดังนั้นการนำเข้าวัตถุดิบมาประกอบในเขตปลอดอากร เพื่อส่งออก หรือ การขนส่งผ่านแดน ถ้ายล้า จะได้รับการยกเว้นภาษีต่างๆ แต่กระนั้นกฎหมายไม่ได้ยกเว้นในเรื่องการขอใบอนุญาตต่างๆ สำหรับวัตถุดิบที่นำเข้า ยกเว้นเพียงในส่วนที่เกี่ยวกับการควบคุมมาตรฐานหรือคุณภาพ การประทับตราหรือเครื่องหมายใดๆ แก่ของนั้น ตามพรบ.ศุลกากรพุทธศักราช 2469 มาตรา 97 สัตต อย่างไรก็ตามขณะนี้ อยู่ระหว่างการออก พ.ร.บ. ศุลกากรใหม่ฉบับ พ.ศ. 2560 ในราชกิจจานุเบกษา ซึ่งตามมาตรา 152 ได้ระบุไว้ว่า ในกรณีการนำของเข้ามาในราชอาณาจักร หรือนำวัตถุดิบภายในราชอาณาจักร เข้าไปในเขตปลอดอากรเพื่อผลิตผสม ประกอบ บรรจุ หรือดำเนินการด้วยวิธีอื่นใดกับของนั้นโดยมีวัตถุประสงค์เพื่อส่งออกไปนอกราชอาณาจักร ให้ของนั้นได้รับยกเว้นไม่อยู่ภายใต้บังคับของกฎหมาย ในส่วนที่เกี่ยวกับการควบคุมการนำเข้าในราชอาณาจักร การส่งออกไปนอกราชอาณาจักร เฉพาะในพื้นที่ตามที่กำหนดในกฎกระทรวง ซึ่ง ณ ปัจจุบันก็ยังไม่ได้มีการออกกฎกระทรวงเพื่อกำหนดพื้นที่ดังกล่าว ทำให้ผู้ประกอบการต้องเสียเวลาในการขอใบอนุญาตจากหน่วยงานต่างๆ แม้ว่าสินค้าที่ประกอบเสร็จนั้นจะถูกส่งออกไปยังต่างประเทศก็ตาม

2.3 ในยุคปัจจุบัน การค้าขายออนไลน์ หรือพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ (E Commerce) ได้เข้ามามีบทบาทสำคัญการทำในธุรกิจ เนื่องจากการที่จำนวนประชากรที่ใช้อินเทอร์เน็ตเพิ่มมากขึ้นอย่างต่อเนื่อง และการใช้ Smart Phone และแอปพลิเคชันในรูปแบบต่างๆ ที่มีกันอย่างแพร่หลาย การทำธุรกรรมบนมือถือเป็นไปอย่างสะดวกง่ายดาย เป็นเหตุให้พฤติกรรมผู้บริโภคเปลี่ยนแปลงไป ยอดขายที่เป็น E Commerce ทั่วทั้งโลก

### 3. ด้านบุคลากร และผู้ประกอบการโลจิสติกส์ (Peopleware)

3.1 ขาดบุคลากรที่มีความรู้ด้านเทคโนโลยีสารสนเทศและโลจิสติกส์ ในทุกระดับทั้งในภาครัฐบาลและเอกชน รวมทั้งจำนวนของ IT Service Provider ที่เพียงพอที่จะสนับสนุนงานโลจิสติกส์ของ SMEs

3.2 ผู้ให้บริการด้านโลจิสติกส์ของไทยส่วนใหญ่คือธุรกิจขนาดเล็ก ซึ่งยังขาดศักยภาพในการแข่งขันกับผู้ให้บริการของต่างประเทศในทุกๆ ด้าน ไม่ว่าจะเป็นด้านเครือข่ายความร่วมมือ ทักษะ องค์ความรู้ ด้านการนำระบบเทคโนโลยีสารสนเทศเข้ามาประยุกต์ใช้สร้างมูลค่าแก่การให้บริการ และมีแหล่งเงินทุนไม่เพียงพอในการขยายกิจการ

## วัตถุประสงค์ที่ 2 เพื่อเสนอยุทธศาสตร์การเพิ่มความสามารถในการแข่งขันของระบบโลจิสติกส์ของประเทศ

กลยุทธ์ที่ 1 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน และระบบการบริหารจัดการทางโลจิสติกส์ภายในประเทศ รวมถึงการประสานงานและเชื่อมต่อโครงสร้างพื้นฐาน และระบบการจัดการทางด้านโลจิสติกส์กับประเทศต่างๆ ในอนุภูมิภาค และเชื่อมต่อเพื่อใช้ประโยชน์จากนโยบาย One Belt One Road เพื่อสร้างโอกาสในการขยายตลาดการค้าไปสู่ภูมิภาคอื่นๆ

1.1 สะพานเศรษฐกิจ (Land Bridge) เชื่อมโยงจากทวาย ประเทศเมียนมา ไปตามเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจตอนใต้ และ สะพานเศรษฐกิจ (Land Bridge) เชื่อมโยงจากดิลาวา ประเทศเมียนมา ไปตามเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจแนวตะวันออก – ตะวันตก

หากมองประเทศไทยเป็นสองฝั่ง ฝั่งด้านตะวันตกของประเทศจะติดกับ เมียนมา ซึ่งสามารถเชื่อมต่อไปยังประเทศอินเดีย ซึ่งทั้งสองประเทศที่มีกำลังซื้อมหาศาล และมีความต้องการสินค้าไทยอย่างมาก แต่โครงสร้างพื้นฐานด้าน โลจิสติกส์ของเมียนมายังไม่มีประสิทธิภาพดีพอ ทำให้ประเทศจีนบุกตลาดเมียนมาได้ไม่เต็มที่ นี่จึงเป็นโอกาสที่ดีของประเทศไทยหากจะเริ่มบุกก่อน ในขณะที่ทางด้านฝั่งตะวันออกซึ่งติดกับ ลาว และกัมพูชา เชื่อมไปสู่เวียดนามและจีนตอนใต้ ได้มีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานไปมากกว่า ความเจริญของประเทศจีนทางด้านตะวันออกมีมากกว่า ด้านตะวันตก ทำให้สินค้าจากจีนไหลลงมาทางฝั่งตะวันออกมีปริมาณมากกว่า ซึ่งประเทศไทยต้องใช้กลยุทธ์การตั้งรับ ดังนั้นระบบโลจิสติกส์ที่เชื่อมประเทศไทยทั้ง 2 ฝั่งจึงเป็นปัจจัยสำคัญในการสนับสนุนการเพิ่มขีดความสามารถทางการแข่งขันของประเทศ

โดยสะพานเศรษฐกิจทวายจะเชื่อมผ่านมายังประเทศไทยและออกทางด้านตะวันออกได้หลายทาง ได้แก่ ท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบัง (ชลบุรี) ผ่าน EEC หรือออกทางเวียดนามที่เมือง Quy Nhon หรือเมือง Nam Can หรือเมือง Vung Tau ส่วนสะพานเศรษฐกิจเมืองดิลาวา สามารถเชื่อมออกมายัง East West Economic Corridor ผ่านมุกดาหารไปออก ดานัง หรือผ่านทางนครพนม เพื่อขึ้นไปยังประเทศจีนได้ อีกทั้งสะพานเศรษฐกิจจะช่วยลดระยะเวลาการขนส่งทางเรือที่ต้องอ้อมไปทางคาบสมุทรมลายู หรือทางช่องแคบลอมบ็อกได้ถึง 7 วัน

ในระยะยาว ต้องพัฒนาเส้นทางขนส่งระบบรางคู่ให้เชื่อมกันระหว่างประเทศในอนุภูมิภาคุ่มแม่น้ำโขง ตามกลยุทธ์สะพานเศรษฐกิจ เชื่อมทวาย ประเทศเมียนมา ผ่านมายังทางรถไฟกาญจนบุรีเชื่อมต่อไปยังด่านคลองลึก อนุรักษ์ประเทศ เข้าประเทศกัมพูชา เมืองปอยเปต – พนมเปญ – บาเวต (กัมพูชา) – นคร โฮจิมินห์ – ว่างเต่า (Vung Tau – เวียดนาม) และ สะพานเศรษฐกิจเชื่อมเมือง ดิลาวา - เมียวดี (เมียนมา) มายัง แม่สอด - ตาก-พิษณุโลก - ขอนแก่น – มหาสารคาม – ร้อยเอ็ด - มุกดาหาร (ประเทศไทย) - สะหวันนะเขต - แคนสะหวัน (ลาว)- ลาวบ่าว – ดองฮา - เว้ -

ท่าเรือคานัง (เวียดนาม) ประเทศไทยควบคู่ไปกับเส้นทางขนส่งทางถนน เพื่อลดต้นทุนการขนส่ง และเลี่ยงการจราจรที่หนาแน่น

นอกจากนี้เส้นทางช่วงนี้จะเชื่อมต่อกับโครงการทางหลวงเชื่อมอินเดีย เมียนมา ไทย ซึ่งกำลังดำเนินการอยู่ในระยะทาง 1,600 กิโลเมตร จากเมืองโมเรห์ เมืองชายแดนของแคว้นมณีปุระ ของอินเดีย ผ่านเข้าประเทศเมียนมา มาถึงเมืองมัณฑเลย์ เมืองใหญ่อันดับสามของเมียนมา ต่อไปยังเมืองย่างกุ้ง ต่อมาจนถึงอำเภอแม่สอด จังหวัดตากของไทย ซึ่งใกล้แล้วเสร็จในอีก 18 เดือน โดยกำลังสร้างสะพานเชื่อมทางหลวงสายนี้ ด้วยการซ่อมแซมสะพานเก่าในยุคอาณานิคม สร้างในสมัยที่อังกฤษปกครองเมียนมา จำนวน 73 สะพานให้ใช้การได้ใหม่ โดยทางรัฐบาลอินเดียเป็นผู้ลงทุน ในการซ่อมแซมให้ หากว่าสะพานเหล่านี้แล้วเสร็จ ประชาชนในสามประเทศสามารถใช้ทางหลวงสายนี้ในการคมนาคมได้สะดวก จากประเทศไทยไปถึงอินเดีย และในอนาคตระยะ 10 ปีคาดว่าจะสามารถพัฒนาเส้นทางไปสู่ยุโรป ซึ่งจะไปถึงประเทศอังกฤษเช่นเดียวกับเส้นทางตามนโยบาย One Belt One Road ของประเทศจีน ซึ่งจะต้องพิจารณาวางแผนสำหรับเส้นทางระบบรางไว้ด้วยซึ่งเป็นรูปแบบการขนส่งที่มีต้นทุนต่ำ

## 1.2 การเชื่อมโยงโครงสร้างพื้นฐานโลจิสติกส์ของไทยกับเส้นทาง One Belt One Road

นโยบาย One Belt One Road ส่งผลกระทบต่อประเทศไทยอย่างไม่อาจหลีกเลี่ยงได้ แต่หากพิจารณาตามเส้นนี้จะพบว่า เส้นทางบก (China – Indochina Peninsula Economic Corridor) จะผ่านประเทศไทย ซึ่งในทางภูมิศาสตร์แล้วประเทศไทยถือเป็นจุดศูนย์กลางของอนุภูมิภาคุ่มแม่น้ำโขง และนโยบาย One Belt One Road ก่อให้เกิดประโยชน์ต่อประเทศไทย ทั้งมิติทางเศรษฐกิจ และมิติทางสังคม วัฒนธรรม ดังนั้นสิ่งที่ประเทศไทยควรดำเนินการคือ หาทางใช้ประโยชน์จากนโยบายดังกล่าวดังต่อไปนี้

1.2.1 เชื่อมโยงโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมของไทยกับโครงสร้างพื้นฐานตามนโยบาย One Belt One Road ได้แก่ พัฒนาทางรถไฟ กรุงเทพฯ – โคราช – หนองคาย ให้เป็นระบบรางคู่เพื่อสะดวกต่อการขนส่งสินค้า ซึ่งจะเชื่อมต่อกับทางรถไฟคุนหมิง – แขวงหลวงน้ำทา – เวียงจันทน์ ตามระเบียงเศรษฐกิจ China – Indochina Peninsula Economic Corridor ซึ่งจะสามารถเชื่อมไปยัง New Eurasian Land Bridge Economic Corridor ที่เป็นเส้นทางที่สามารถเชื่อมไปถึงกรุงลอนดอนประเทศอังกฤษ ผ่าน 9 ประเทศ ได้แก่ จีน คาซัคสถาน รัสเซีย เบลารุส โปแลนด์ เยอรมัน เบลเยียม ฝรั่งเศส และอังกฤษ เส้นทางนี้เริ่มจากเมือง Yiwu ทางตะวันออกของจีน ไปสิ้นสุดที่กรุงลอนดอน ประเทศอังกฤษใช้เวลาเพียง 18 วันในการขนส่งสินค้า เทียบกับการขนส่งทางเรือจะใช้เวลาถึง 36 วัน

1.2.2 พัฒนาเส้นทางเดินรถ Para North-South Corridor ขนานกับเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจเหนือ-ใต้ โดยเริ่มที่บ่อเต็น (ภาคเหนือของ สปป.ลาว ซึ่งติดกับเมืองคุนหมิงในมณฑลยูนนาน) - อุดมชัย - หลวงพระบาง - ไชยบุรี - แก่นเท้า - ท่าลี่ - เลย - เพชรบูรณ์ - สระบุรี - กรุงเทพฯ ซึ่งจะสามารถทำถนนเชื่อมโยง R3A พังทวยที่ด่านภูคู้ ทั้งนี้เนื่องจากถนน R3A มีสภาพไม่ดีและอยู่ภายใต้การสนับสนุนของธนาคารพัฒนาเอเชีย (ADB)

### 1.3 พัฒนาด้านชายแดนเพื่ออำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าข้ามแดนตามแนวเส้นทางสะพานเศรษฐกิจทั้ง 2 แนวได้แก่

1.3.1 พัฒนาจุดผ่านแดนถาวรบ้านพุน้ำร้อน (ไทย-เมียนมา) จ.กาญจนบุรีให้เป็นด่านศุลกากร

1.3.2 เปิดด่านบ้านหนองเอี่ยนและด่านบ้านป่าไร่ (ไทย-กัมพูชา) จ.สระแก้ว เพื่อลดความแออัดที่ด่านอรัญประเทศ

1.3.3 ปรับปรุงด่านศุลกากรหาดเล็ก จ.ตราด (ไทย-กัมพูชา) ให้รองรับกับจำนวนคนและสินค้าที่เพิ่มขึ้น

1.3.4 พัฒนาด่านศุลกากรแม่สอด (ไทย-เมียนมา) โดยจัดหาพื้นที่ให้เพียงพอในฝั่งเมียนมา ขณะเดียวกันก็เร่งก่อสร้างด่านศุลกากรแห่งใหม่ให้แล้วเสร็จ

1.3.5 พิจารณายาวเวลาด่านนครพนม (ไทย-สปป.ลาว) ให้เปิดถึง 24:00 น. จากเดิมเปิดถึง 22:00 น.

1.3.6 ก่อสร้างสะพานแห่งใหม่ที่ด่านหนองคาย เพื่อระบายความแออัด และการจราจรที่คับคั่ง และรองรับการค้าที่เพิ่มขึ้นจากเส้นทางตามนโยบาย One Belt One Road โดยแยกทางรถยนต์และทางรถไฟ ไม่พาดผ่านกัน

### 1.4 เน้นการขนส่งที่มีต้นทุนต่ำ และพัฒนาการเชื่อมต่อระหว่างรูปแบบขนส่งต่างๆ

1.4.1 สนับสนุนให้เกิดระบบการขนส่งที่มีประสิทธิภาพ เพื่อให้เกิดการปรับเปลี่ยนจากการขนส่งที่พึ่งพาการขนส่งทางถนนเป็นหลัก ผู้ประกอบการขนส่งทางรางและทางน้ำ ส่วนทางอากาศจะใช้เมื่อต้องการความรวดเร็ว พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์ต้องพัฒนาเส้นทางเดินรถไฟฟ้าให้ครอบคลุม และมีอุปกรณ์อำนวยความสะดวกในการขนย้ายสินค้าไปสู่รูปแบบการขนส่งอื่นแบบต่อเนื่องกัน

1.4.2 จัดตั้งศูนย์รวบรวมและกระจายสินค้าในจังหวัดที่สำคัญในแต่ละภาคของประเทศไทยเพื่อทำหน้าที่เป็นสถานีเปลี่ยนถ่ายสินค้า ซึ่งมาจากผู้ผลิตหลายราย แล้วนำมาคัดแยกรวบรวม ก่อนที่จะจัดส่งไปยังจุดหมายปลายทางต่างๆ โดยสามารถเชื่อมโยงการขนส่งในรูปแบบ



ต่างๆ ไม่ว่าจะเป็นการขนส่งทางรถไฟ ทางรถยนต์ หรือขนส่งทางน้ำ พร้อมอุปกรณ์สิ่งอำนวยความสะดวกในการขนย้ายตู้สินค้าระหว่างรูปแบบการขนส่งด้วย

1.4.3 ให้ความสำคัญกับการขนส่งชายฝั่งทะเล เพื่อการขนส่งระยะไกลทางน้ำระหว่างภาคใต้ กับกรุงเทพฯ และภาคตะวันออก โดยท่าเรือที่สำคัญ เช่น ท่าเรือสงขลา ท่าเรือระนอง ท่าเรือภูเก็ต ต้องมีรางรถไฟ และถนนสภาพดีเข้าถึง และมีพื้นที่หลังท่าที่เพียงพอสำหรับ จัดเก็บและขนถ่ายสินค้า มีสิ่งอำนวยความสะดวกในการขนถ่ายสินค้าจากเรือไปยัง การขนส่งทางราง และทางถนน เช่น ช่องทางเข้าออกสำหรับ รถบรรทุก สร้างถนนที่เข้ามาถึงท่าเรือให้กว้าง และมีสภาพดี มีรางรถไฟที่เข้ามาถึงจุดขนย้าย และอุปกรณ์การขนย้าย หรือ เครน ที่เพียงพอ ซึ่งจะกระตุ้นให้ผู้ส่งออกปรับรูปแบบการขนส่งจากการใช้ถนนมาใช้บริการขนส่งทางเรือชายฝั่ง ทำให้ปริมาณตู้สินค้าผ่านท่าเรือมากขึ้น เป็นการสร้างขีดความสามารถในการแข่งขันกับท่าเรือปีนัง หรือท่าเรือปาดังเบซาร์ของมาเลเซีย รวมทั้งสามารถแข่งขันกับการขนส่งสินค้าในประเทศรูปแบบอื่นๆด้วย รวมถึงขยายระยะเวลาการให้สัมประทาน เพื่อจูงใจให้ผู้ได้รับสัมปทานลงทุนปรับปรุงท่าและอุปกรณ์การขนถ่ายสินค้า และต้องขุดลอกขยายร่องน้ำ เพื่อให้เรือชายฝั่งสามารถขนสินค้าได้ตามศักยภาพของเรือ ไม่ต้องรอการขึ้นลงของน้ำ ยกตัวอย่างปัญหาร่องน้ำตื้นท่าเรือสงขลา ทำให้เรือใหญ่ไม่สามารถเข้าเทียบท่าได้

1.4.4 พัฒนาระบบการขนส่งทางอากาศเพื่ออย่างบูรณาการเพื่อให้เป็นศูนย์กลางการขนส่งทางอากาศในอนุภูมิภาคุ่มแม่น้ำ

1.4.4.1 ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับท่าอากาศยาน (Airport Charges) จะต้องสามารถแข่งขันได้เมื่อเทียบกับสนามบินของประเทศเพื่อนบ้านเช่น มาเลเซีย และสิงคโปร์

1.4.4.2 ท่าอากาศยานแห่งประเทศไทยต้องมี การจัดการสินค้ามูลค่าสูง และสินค้าเน่าเสียอย่างบูรณาการ กล่าวคือ การคัดแยก จัดเก็บ บรรจุหีบห่อ และจัดส่งต่อไปยังประเทศจุดหมายปลายทางต้องดำเนินการอย่างเป็นระบบ มีพื้นที่สำหรับรองรับกิจกรรมดังกล่าวอย่างเพียงพอ เที่ยวบินจะต้องเข้า ออก ตรงเวลา

1.4.4.3 จะต้องมีการเปรียบเทียบเอื้ออำนวยต่อการบริการ โดยเฉพาะในด้านพิธีการศุลกากรที่ต้องเป็นไปอย่างรวดเร็ว แข่งขันได้ เนื่องจากธุรกิจทุกวันนี้แข่งขันกันด้วยความเร็ว ซึ่ง เฉลี่ยระยะเวลาในการตรวจผ่านสินค้าที่ด่านศุลกากรของไทยคือ 5 วัน ซึ่งยังใช้เวลานานกว่าประเทศสิงคโปร์ (2 วัน) และมาเลเซีย (4 วัน) นอกจากนี้รัฐบาลต้องดำเนินการให้สินค้าที่เข้ามาในเขตปลอดอากร เพื่อส่งออกไปยังนอกราชอาณาจักรที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ได้อย่างรวดเร็ว ซึ่งจะได้กล่าวในข้อถัดไป

## 1.5 เชื่อมโยงระบบการบริหารจัดการโลจิสติกส์ระหว่างประเทศใน GMS เพื่อเพิ่มความสามารถในการทำงานร่วมกัน

1.5.1 เร่งการดำเนินการพัฒนาระบบ National Single Window ให้ครบทั้ง 36 หน่วยงาน โดยยังมีอีก 10 หน่วยงานที่ยังไม่แล้วเสร็จ ซึ่งหากเสร็จสมบูรณ์จะช่วยให้พิธีการศุลกากรมีความรวดเร็วมากขึ้น

1.5.2 เพื่อเป็นการอำนวยความสะดวกต่อผู้ประกอบการทั้งในและต่างประเทศที่นำสินค้า ภาคเอกชน โดยสภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย และสภาหอการค้าแห่งประเทศไทย ต้องเร่งระบุว่าพื้นที่ใดเป็นเขตปลอดศุลกากร และริบกระดุนให้ภาครัฐเร่งออก กฎกระทรวงเพื่อกำหนดเขตปลอดศุลกากร เพื่ออำนวยความสะดวกในการถ่ายลำ ผ่านแดน เพื่อให้วัตถุดิบที่นำเข้ามาจากต่างประเทศ เพื่อส่งออกป้อนนอกราชอาณาจักร หรือ ผลิตเป็นสินค้าเพื่อการส่งออกนอกราชอาณาจักร ได้รับยกเว้นไม่อยู่ภายใต้บังคับของกฎหมาย ในส่วนที่เกี่ยวกับการควบคุมการนำเข้า มาในราชอาณาจักร การส่งออกป้อนนอกราชอาณาจักร

1.5.3 ร่วมกันสร้างเครือข่ายโลจิสติกส์ตามเส้นทางยุทธศาสตร์และเชื่อมโยงสู่ประเทศเพื่อนบ้าน กำหนดกฎจราจรในกลุ่มประเทศอนุภูมิภาคุ่มแม่น้ำโขง ให้สอดคล้องกัน กฎจราจรของแต่ละประเทศในอนุภูมิภาคุ่มแม่น้ำโขงมีความแตกต่างกันไปซึ่งทำให้เป็นอุปสรรคในการประสานงาน หรือการขนส่งระหว่างประเทศ อาทิ ขนาดบรรทุกไม่อาทิ เรื่องน้ำหนักบรรทุก ความเร็วจำกัด การขับบนช่องทางจราจรด้านซ้าย-ขวา ซึ่งประเทศไทยจะมีน้ำหนักบรรทุกจำกัดที่มากกว่า และความเร็วจำกัดที่สูงกว่า ซึ่งอาจจะเป็นด้วยสภาพถนนที่ดึกว่า ดังนั้นควรให้รัฐบาลในแต่ละประเทศร่วมกันกำหนดเส้นทางหลักในการขนส่งทางถนน เช่น เส้นทางในระเบียบเศรษฐกิจของกรอบความร่วมมืออนุภูมิภาคุ่มแม่น้ำโขง ซึ่งได้แก่ ระเบียบเศรษฐกิจเหนือ-ใต้ ระเบียบเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก และระเบียบเศรษฐกิจตอนใต้ ซึ่งมีเส้นทาง R3A R3B R9 R12 R1 R10 และ R12 และประเมินว่าเส้นทางใดควรปรับปรุงสภาพถนนให้เป็นมาตรฐานก่อนหลัง ซึ่งอาจแบ่งเป็นระยะสั้นที่เริ่มทำก่อนเป็นลำดับแรก เช่น เส้นทางในแนวระเบียบเศรษฐกิจตอนใต้ที่ประเทศไทยมีโครงการพัฒนาแนวเศรษฐกิจชายฝั่งตะวันออก หรือ EEC ซึ่งจะเชื่อมโยงฐานการผลิตไปสู่ประตูการค้า และระยะยาวที่จะเริ่มปรับปรุงในลำดับถัดไป จากนั้นเจรจาให้ประเทศเพื่อนบ้านปรับปรุงสภาพถนน หรืออาจให้การสนับสนุนการลงทุนปรับปรุงสภาพถนนและโครงสร้างพื้นฐาน จากนั้นให้กำหนดเงื่อนไขและกฎระเบียบการขนส่งทางบกที่เป็นมาตรฐานเดียวกัน ซึ่งควรเป็นมาตรฐานที่สูงสุดตามที่ประเทศไทยได้กำหนดไว้

**กลยุทธ์ที่ 2 พัฒนาและสนับสนุนบุคลากรและผู้ประกอบการให้มีความรู้ความสามารถที่จะสนับสนุน และขับเคลื่อนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ**

**2.1 พัฒนามาตรฐานวิชาชีพโลจิสติกส์** เพิ่มผลิตภาพแรงงานโดยหน่วยงานภาครัฐของกระทรวงศึกษาธิการ ร่วมดำเนินการกับภาคเอกชนในการปรับปรุงกรอบหลักสูตรการศึกษาสาขาโลจิสติกส์ระดับอาชีวะและระดับปริญญาให้สอดคล้องกับมาตรฐานสากล สนับสนุนการจัดตั้งสถาบันและศูนย์พัฒนาบุคลากร โลจิสติกส์ที่ทันสมัยและได้มาตรฐาน พร้อมมีผู้ทรงคุณวุฒิเป็นวิทยากรมืออาชีพในการถ่ายทอดความรู้ด้านโลจิสติกส์ รวมทั้งจัดตั้งองค์กรในการกำกับดูแลวิชาชีพมาตรฐาน และการประเมินคุณภาพการพัฒนาบุคลากรด้าน โลจิสติกส์

**2.2 พัฒนาผู้ให้บริการโลจิสติกส์** เพื่อให้ผู้ให้บริการด้าน โลจิสติกส์เป็นกลไกสำคัญในการช่วยพัฒนาระบบ โลจิสติกส์ของประเทศ ลดการสูญเสียพลังงานจากการเดินรถบรรทุกที่เกี่ยวเปล่า โดยการตั้ง Website จับคู่ผู้ให้บริการและผู้ใช้บริการ โลจิสติกส์ในประเทศบน Platform ที่จัดทำขึ้นซึ่งสามารถประยุกต์ใช้ได้กับประเทศอื่นๆที่สนใจด้วย

**2.3 พัฒนาผู้ให้บริการให้สามารถให้บริการแบบเบ็ดเสร็จ และตรงตามความต้องการ** ของลูกค้า โดยพัฒนาให้สามารถให้บริการได้ถึงระดับ Supply Chain Integrator ซึ่งสถานะเปรียบเสมือนพันธมิตรของผู้ใช้บริการ ทำให้สามารถสร้างความสามารถในการแข่งขันเชิงเปรียบเทียบได้ และสร้างมูลค่าให้แก่การบริการได้มากกว่า มีความเชี่ยวชาญระบบห่วงโซ่อุปทานภายในบริษัท และสามารถนำเทคโนโลยีสารสนเทศขั้นสูงมาประยุกต์ใช้ในการให้บริการได้

**กลยุทธ์ที่ 3 พัฒนาระบบโลจิสติกส์ เพื่อส่งเสริมการทำธุรกรรม พาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ (E-Commerce)**

**3.1 รูปแบบการจัดการคลังสินค้าเพื่อการขนส่งที่รวดเร็ว** กระทรวงพาณิชย์ ต้องเร่งรัดจัดตั้งคลังสินค้าทัณฑ์บนในเขตเศรษฐกิจพิเศษตามเมืองที่สำคัญของประเทศในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขงที่มีความต้องการสินค้าของไทยสูง (ในกรณีที่มีเมืองนั้นไม่มีสิ่งอำนวยความสะดวกเตรียมไว้) ในขณะที่เดียวกันก็จัดตั้งคลังสินค้าทัณฑ์บนในไทยสำหรับจัดเก็บสินค้าของต่างชาติเช่นกัน สินค้าจะถูกส่งล่วงหน้าไปยังคลังสินค้าทัณฑ์บนในเขตเศรษฐกิจพิเศษที่ได้กำหนดไว้ประเทศต่างๆ เป็นจำนวนมากๆ เมื่อลูกค้าส่งคำสั่งซื้อ สินค้าจะถูกจัดส่งผ่านพิธีการศุลกากรจากคลังสินค้าทัณฑ์บน ซึ่งจะจัดส่งได้ในเวลาที่รวดเร็ว และต้นทุนต่ำกว่าส่งตรงจากประเทศไทย กรณีที่ต้องการประหยัดพื้นที่ในการขนส่งสินค้า ก็สามารถตั้งศูนย์บรรจุภัณฑ์ที่คลังสินค้าทัณฑ์บนของประเทศปลายทางได้

**3.2 การนำระบบเทคโนโลยีเข้ามาช่วยในการขนส่งทางถนนสำหรับ E Commerce** ในกรณีการขนส่งผ่านแดนในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขงทางถนน ประเทศไทยสามารถนำเทคโนโลยีเข้ามาประยุกต์เพื่อความรวดเร็วในการขนส่งทางถนน ต้นทุนที่ถูกลงกว่าการขนส่งทางอากาศ และ

สามารถขนส่งจากผู้ผลิตถึงมือผู้บริโภคได้โดยตรง ซึ่งเหมาะกับการทำธุรกรรมพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ที่ต้องการความรวดเร็ว ต้นทุนต่ำ และส่งของขนาดเล็กไปยังลูกค้าจำนวนมาก โดยการใช้การถือจากด้านในของตัวรถ โดยที่รหัสการเปิดจะสามารถเปิดได้ที่ประเทศที่สั่งซื้อสินค้าเท่านั้น และเปิดได้ครั้งเดียวต่อ 1 รหัส โดยผู้มีอำนาจดำเนินการ (ศุลกากรของประเทศนั้นๆ) ซึ่งจะได้รับรหัสในการเปิด และมีการติดกล้องวงจรปิดในตัวรถ ทำให้สามารถตรวจสอบย้อนหลังได้ว่ามีการรั่วไหลของสินค้า วิธีการนำเข้าสินค้าจะกระทำเฉพาะจุดที่เปิดและขนถ่ายสินค้าเท่านั้น ซึ่งเป็นบริเวณที่จัดไว้สำหรับการขนถ่ายสินค้าในแต่ละประเทศ และกระทำเฉพาะสินค้าส่วนที่ขนถ่ายลงจากรถเท่านั้นเพื่อความรวดเร็ว ซึ่งภาครัฐจะต้องเจรจากับประเทศสมาชิกในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง ในรูปแบบพิธีการศุลกากรดังกล่าวด้วย

ซึ่งหากดำเนินกลยุทธ์ที่กล่าวมาทั้งหมดแล้วก็จะคาดว่าจะสามารถสร้างให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางทางโลจิสติกส์ การค้า การลงทุน ตามนิยามของสำนักงานพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) ได้กำหนดไว้ได้

ตารางที่ 5-1 เปรียบเทียบนิยามการเป็นศูนย์กลางทางโลจิสติกส์กับแนวทางการพัฒนากลยุทธ์

| นิยามการเป็นศูนย์กลางทางโลจิสติกส์ (สศช.)  | สถานะ/ยุทธศาสตร์/ข้อเสนอแนะ  |
|--|--|
| มีพื้นที่ทางออกทะเลและสามารถพัฒนาพื้นที่เป็นท่าเรือสากล  | พัฒนาสะพานเศรษฐกิจจากทวายผ่าน Southern Corridor ออกสู่ท่าเรือแหลมฉบัง ซึ่งพัฒนาให้เป็นท่าเรือที่มีศักยภาพได้   |
| สามารถเชื่อมโยงทุกรูปแบบการขนส่งทั้งภายในประเทศและประเทศเพื่อนบ้านในภูมิภาค                                  | พัฒนาท่าเรือชายฝั่ง และสถานีรถไฟ ศูนย์รวบรวมและกระจายสินค้า ให้มีอุปกรณ์และพื้นที่สำหรับการเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งอย่างทั่วถึง   |
| ปฏิสัมพันธ์ที่ดี กับเพื่อนบ้าน ไม่เป็นอุปสรรคต่อการค้า   | <ul style="list-style-type: none"> <li>สนับสนุนและพัฒนาโครงสร้างและระบบโลจิสติกส์ไปพร้อมกันกับเพื่อนบ้าน ตามเส้นทางสะพานเศรษฐกิจดังกล่าว</li> <li>เชื่อมต่อ One Belt One Road</li> </ul> |
| มีนโยบายสาธารณะซึ่งส่งเสริมต่อการเชื่อมโยงระบบโลจิสติกส์กับเพื่อนบ้าน  |  |
| มีกฎ ระเบียบ ขั้นตอน และวิธีการอำนวยความสะดวกในด้านการค้าการลงทุน  | เอกชน (ผ่าน สอท หอการค้า) ซึ่งเป็นผู้รู้ปัญหา/อุปสรรคเสนอภาครัฐ ผลักดันการปรับปรุง/เปลี่ยนแปลงกฎระเบียบการถ่ายลำผ่านแดน  |
| พัฒนาระบบเทคโนโลยีสารสนเทศที่มีประสิทธิภาพ   | <ul style="list-style-type: none"> <li>พัฒนาระบบโลจิสติกส์เพื่อ E Commerce (Truck flight)</li> <li>สร้าง platform การจับคู่ผู้ให้และผู้ใช้บริการ และขยายไปสู่ GMS</li> </ul>             |
| มีบุคลากรและองค์ความรู้ที่เพียงพอและมีประสิทธิภาพ  | ตั้งหน่วยงานเพื่อผลิตและพัฒนาศักยภาพบุคลากรทางโลจิสติกส์   |
| มีเสถียรภาพทั้งทางด้านการเงิน การคลัง มีการเจริญเติบโตทางภาคการผลิต และ/หรือบริการที่สามารถสนับสนุนต่อการค้า | ประเทศไทยมีการวางกรอบยุทธศาสตร์ชาติระยะ 20 ปีที่ชัดเจน เพื่อพัฒนาประเทศอย่างมั่นคง มั่งคั่ง ยั่งยืน  |
| มีท่าเรือที่ตั้งเหมาะสม อยู่กึ่งกลางภูมิภาคมีชายแดนติดต่อเพื่อนบ้าน  | ประเทศไทยมีภูมิประเทศที่ตั้งอยู่ใจกลาง GMS มีชายแดนติดต่อเมียนมา ลาว กัมพูชา และมาเลเซีย   |

## ข้อเสนอแนะ

### 1. ข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย

1.1. รัฐต้องเจรจากับประเทศสมาชิกใน GMS เพื่อหาแนวทางพัฒนาร่วมกัน เพราะระบบโลจิสติกส์นั้นจำเป็นอย่างยิ่งที่จะต้องได้รับความร่วมมือจากแต่ละประเทศ ไม่สามารถทำยุทธศาสตร์เฉพาะประเทศไทยได้ โดยการเจรจาจะต้องตั้งอยู่บนหลักการว่าแต่ละประเทศต้องได้ประโยชน์ร่วมกัน หรืออาจเสียผลประโยชน์ทางหนึ่งเพื่อได้ประโยชน์จากอีกทางหนึ่งที่ดีกว่า

1.2. โครงการพัฒนาที่ไทยจะทำร่วมกับจีนควรมองเป็นโอกาส แต่ต้องรอบคอบในการต่อรอง อย่างโครงการรถไฟไทยจีน แม้จะล่าช้า แต่การพิจารณา รายละเอียดสัญญาการลงทุนที่ยุติธรรมก็เป็นข้อที่ควรตระหนัก การเข้ามามีอิทธิพลของจีนในภูมิภาค ไม่ควรมองว่าเป็นการตกเป็นเบี้ยล่างทางเศรษฐกิจ แต่เป็นสิ่งที่มองได้ว่าเป็นของผลประโยชน์ ที่แต่ละชาติ จะให้น้ำหนักมากกว่า เช่น การเปิดรับเงินเข้ามาลงทุนในโครงการขนาดใหญ่ของประเทศเพื่อนบ้าน กัมพูชา ลาว เมียนมา ในระยะสั้นประเทศไทยต้องพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานให้เชื่อมต่อกับระเบียงเศรษฐกิจตามนโยบาย One Belt One Road ดังที่ได้กล่าวมาแล้วข้างต้น และในระยะยาว ประเทศไทยจะต้องพัฒนาระบบราง และเส้นทางรถยนต์ เพื่อสามารถเชื่อมต่อไปยังทวีปต่างๆ ของโลก เช่นยุโรป หรืออเมริกา ในลักษณะแบบไร้พรมแดน

1.3. ภาครัฐทุกหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการปรับปรุงพิธีการศุลกากร ควรมองถึงผลประโยชน์โดยรวมที่ประเทศจะได้รับ และร่วมมือกันแก้ไข ปลดล็อก กฎหมายให้เอื้ออำนวย ความสะดวกแก่ผู้ประกอบการอย่างแท้จริง และให้ปฏิบัติได้อย่างเป็นรูปธรรม ไม่รังอำนาจการอนุมัติไว้ถ้าไม่จำเป็น

1.4. เนื่องจากการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานต้องทำในภาพรวมทั้งภูมิภาค รัฐบาลไทย ควรพิจารณาให้การสนับสนุนด้านการพัฒนาเส้นทางถนนเชื่อมโยงสู่ประเทศเพื่อนบ้าน ผ่านองค์การมหาชน ภายใต้กระทรวงการคลังอย่างสำนักงานความร่วมมือพัฒนาเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน (NEDA) หรือหารือในกับประเทศเพื่อนบ้านที่เกี่ยวข้องเพื่อตกลงแนวระเบียงเศรษฐกิจร่วมกันเสนอต่อ ธนาคารพัฒนาเอเชีย (ADB) ซึ่งให้การสนับสนุนการก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์ในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขงอยู่แล้ว และธนาคารเพื่อการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานแห่งเอเชีย (AIIB) ซึ่งให้การสนับสนุนโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์ในภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก ได้เป็นทางเลือก

## 2. ข้อเสนอแนะเชิงปฏิบัติ

2.1 ภาครัฐ ซึ่งมีบทบาทสำคัญในการกำหนดกรอบทิศทางเศรษฐกิจของประเทศ ก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐาน และออกกฎ ระเบียบ ควรกำหนดยุทธศาสตร์หลักที่มุ่งเน้นขับเคลื่อน เศรษฐกิจของประเทศด้วยเทคโนโลยีและนวัตกรรมอย่างแท้จริง เพื่อก่อให้เกิดการพัฒนาของ เศรษฐกิจของประเทศในระยะยาว และควรประสานงานระหว่างหน่วยงานภาครัฐด้วยกันที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้การพัฒนาในเรื่อง โลจิสติกส์เป็นไปอย่างครบวงจร และรอบด้าน โดยควรให้ คณะกรรมการ พัฒนาระบบบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ ( กบส. ) กำหนดขอบเขตหน้าที่ ความรับผิดชอบในภาพรวมของทุกหน่วยงาน เพื่อให้เกิดการประสานพลังอย่างมีประสิทธิภาพและ สอดคล้อง ดำเนินการอย่างครบวงจร และชัดเจนเพื่อให้แต่ละหน่วยงานสามารถดำเนินงาน ได้อย่าง มีประสิทธิภาพและมีความยืดหยุ่น ภายใต้เป้าหมายหลักอันเดียวกันตัวอย่างเช่น การพัฒนา โครงสร้างพื้นฐานต้องพิจารณาถึงการเชื่อมโยงรูปแบบการขนส่งอื่นด้วย กรมขนส่งทางบก กรมเจ้าท่า ท่าอากาศยาน และการรถไฟแห่งประเทศไทย จะต้องประสานงานและวางแผนร่วมกันเพื่อเกิด การเชื่อมโยงที่มีประสิทธิภาพสูงสุด หรือการออกกฎหมายการอำนวยความสะดวกในการนำเข้า ส่งออก ถ้ายลำ ผ่านแดน กรมศุลกากร และหน่วยงานที่ออกใบอนุญาตต่างๆ ที่เกี่ยวข้องทั้งหมดอีก 35 หน่วยงาน จะต้องร่วมมือกันและประชุมร่วมกันเพื่อให้ทราบนโยบาย ความคืบหน้า และ สถานการณ์ร่วมกัน ซึ่งจะเล็งปัญหาเรื่องข้อปฏิบัติที่ขัดแย้งกันระหว่างหน่วยงานได้ ตัวอย่างเช่น เรื่องให้การนำเข้าวัตถุดิบมาประกอบเพื่อการส่งออก ไม่ต้องขอใบอนุญาตนำเข้าจากหน่วยงานต่างๆ ต้องประสานงานให้ทุกหน่วยงานที่ออกใบอนุญาตให้ทราบโดยพร้อมกัน รวมถึงสินค้าสำเร็จรูปที่ เกิดจากวัตถุดิบที่นำเข้าเพื่อส่งออกที่ได้รับการยกเว้น ใบอนุญาต ก็ต้องแจ้งให้หน่วยงานต่างๆ ไม่ต้อง ออกใบอนุญาตฯ และศุลกากรต้องทำการยกเว้นตรวจใบอนุญาตและปล่อยสินค้าเพื่อส่งออก

ในด้านการพัฒนาระบบ ระเบียบ กฎหมาย กับประเทศเพื่อนบ้าน กรมเจรจา การค้าระหว่างประเทศ กรมการค้าต่างประเทศ และกรมศุลกากร รวมถึงภาคเอกชนที่ทราบถึง สถานการณ์และความต้องการที่แท้จริงในการดำเนินธุรกิจ ต้องร่วมกันพัฒนา ให้ความรู้ บุคลากร ของประเทศเพื่อนบ้านที่เกี่ยวข้อง ในเรื่องระบบการปฏิบัติงาน และระบบ IT กฎระเบียบจราจร และ ความปลอดภัย เพื่อให้สอดคล้องกัน และจัดตั้งศูนย์กลางการให้ข้อมูลด้านการลงทุน กฎหมาย คำแนะนำต่างๆ ในแต่ละประเทศเพื่อนบ้าน แก่นักลงทุนและผู้ประกอบการ

2.2 ภาคเอกชน มุ่งพัฒนาประสิทธิภาพในการให้บริการ โลจิสติกส์ ยกระดับ มาตรฐานด้านคุณภาพและความปลอดภัย ตลอดจนการสร้างมูลค่าเพิ่มให้กับบริการ โดยร่วมกับ สถาบันการศึกษาในการใช้เทคโนโลยีที่ทันสมัยและให้ความสำคัญกับการสร้างสรรค์นวัตกรรม ใหม่ๆ ด้านโลจิสติกส์ด้วยการวิจัยและพัฒนา เพื่อสนับสนุนนโยบายประเทศไทย 4.0 นอกจากนี้

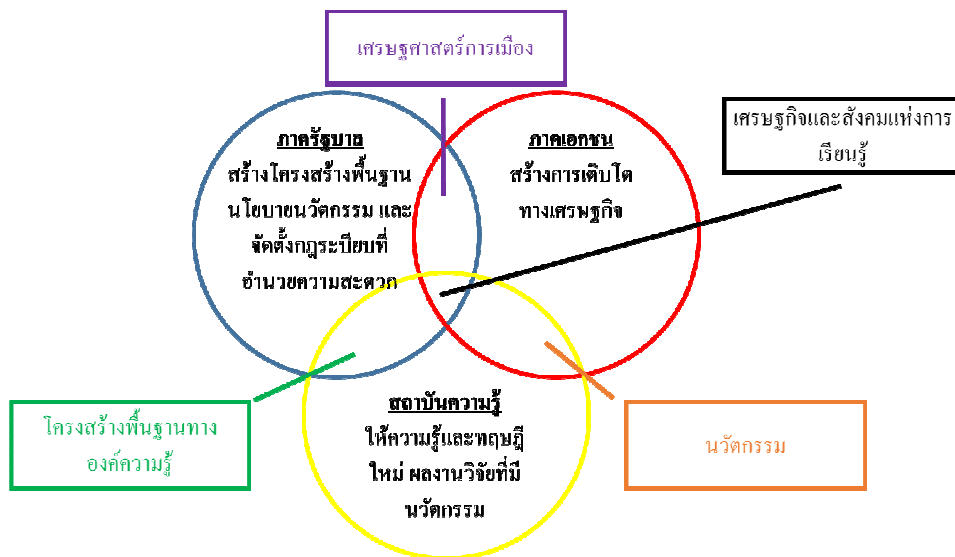
ควรมีการร่วมมือกันระหว่างผู้ประกอบการ โลจิสติกส์ด้วยกัน โดยมีภาครัฐเป็นผู้ควบคุมและสนับสนุนเพื่อสร้างความเข้มแข็งด้านการให้บริการ และสามารถแข่งขันกับผู้ประกอบการรายใหญ่ของต่างประเทศได้ อาทิเช่น การรวมตัวกันระหว่างผู้ประกอบการขนส่ง และการรวบรวมข้อมูลผู้ให้บริการ โดยมีหน่วยงานรัฐบาลเป็นตัวกลางจัดทำระบบเพื่อจับคู่ทางและกระจายงานเพื่อเพิ่มอัตราการใช้รถให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น

**2.3 สถาบันการศึกษา** สถาบันการศึกษาเป็นภาคส่วนสำคัญที่พัฒนาบุคลากรของประเทศให้มีความรู้และสามารถพัฒนาประเทศต่อไปในอนาคต ซึ่งนอกจากจะพัฒนาฐานความรู้ตามทฤษฎีที่จำเป็นแล้ว ควรมีการเรียนการสอนที่มุ่งเน้นการพัฒนาความคิดและการแสดงความคิด ตลอดจนการเรียนรู้คู่กับการทำงานเพื่อให้เกิดความเข้าใจจริงในทางปฏิบัติมากขึ้น อาทิ ให้นำนักศึกษาไปงานวิจัยและการฝึกงานมากขึ้น สร้างโรงงานต้นแบบในสถาบัน จัดให้มีการดูงานนอกสถานที่ เป็นต้น และต้องร่วมมือกับตัวแทนภาคธุรกิจและกรมพัฒนาฝีมือแรงงานเพื่อสำรวจและประมาณการความต้องการแรงงานและบุคลากร โลจิสติกส์ในตลาด เพื่อเตรียมหลักสูตร ผลิตบุคลากร ให้เพียงพอ

นอกจากนี้สถาบันการศึกษา ควรร่วมมือกับภาครัฐ กระทรวงคมนาคม จัดทำงานวิจัยเพื่อเป็นองค์ความรู้ นวัตกรรมเพื่อต่อยอดและพัฒนาระบบ โลจิสติกส์ของประเทศอย่างจริงจัง โครงการหรืองานวิจัยใดสามารถปฏิบัติได้เลย และมีผลตอบแทนคุ้มค่า หรือ เป็นประโยชน์ในระยะยาว ควรเริ่มดำเนินการ และเริ่มพัฒนาได้เลย ส่วนงานวิจัยที่มีประโยชน์และเป็นนวัตกรรมในอนาคตแต่ผลตอบแทนการลงทุนยังไม่ได้ หรือต้องใช้งบประมาณการลงทุนที่สูง ก็จัดเก็บและศึกษาต่อเนื่อง รอให้ถึงเวลาที่เหมาะสมหรือเทคโนโลยีมีความพร้อมก่อนดำเนินการ

ที่สำคัญที่สุดคือ เนื่องจากทรัพยากรทั้งด้านการเงิน และบุคลากรมีจำนวนจำกัด ดังนั้นสถาบันการศึกษาจะต้องเป็นคนรวบรวมโครงการทั้งหมดที่มีทั้งจาก ภาครัฐ และภาคเอกชน และจัดลำดับความสำคัญเร่งด่วนของโครงการทั้งหมด ในฐานะหน่วยงานกลาง เพื่อจัดสรรงบประมาณและทรัพยากรให้กับ โครงการและหน่วยงาน ตามลำดับความสำคัญดังกล่าว ซึ่งจะทำให้ทรัพยากรที่มีอยู่เกิดประโยชน์ และคุ้มค่าที่สุด โดยจะต้องมีการประเมินผลโครงการทุกครั้ง เพื่อเป็นแนวทางในการแก้ไขในโครงการอื่นๆในอนาคตด้วย ทั้งนี้ ควรมีการร่วมมือกันของทุกฝ่ายเพื่อพัฒนาองค์ความรู้พื้นฐานไปสู่งานวิจัยที่สามารถต่อยอดให้เกิดประโยชน์สูงสุดในเชิงพาณิชย์ได้ อาทิ ภาคเอกชนหรือภาครัฐสนับสนุนทุนการศึกษาในโครงการที่เกี่ยวข้องกับ โลจิสติกส์ และจัดตั้งศูนย์วิจัยและพัฒนาเพื่อสร้างสรรค์ผลงานวิจัยร่วมกันระหว่างภาคเอกชน ภาครัฐ และสถาบันการศึกษาหรือสถาบันวิจัย เป็นต้น ซึ่งในที่สุดจะทำให้อุตสาหกรรมโลจิสติกส์ของประเทศไทยมีความสามารถในการแข่งขัน ในระดับโลก และสนับสนุนภาคเศรษฐกิจของประเทศให้เติบโต และหลุดพ้นจากกับดักประเทศที่มีรายได้ปานกลางเป็นประเทศที่มีรายได้สูง

### แผนภาพที่ 5-2 Tripple Helix Model



ที่มา : Going Dutch?, 2015, p 27

### 3. ข้อเสนอแนะสำหรับการวิจัยต่อไป

3.1. ควรสังเคราะห์งานวิจัยในเรื่องโลจิสติกส์เพื่อการเพิ่มขีดความสามารถทางการแข่งขันของประเทศไทย ทุก 3-5 ปี เพื่อให้ได้ข้อมูลที่ทันสมัย และทำให้มีการศึกษาค้นคว้าที่สอดคล้องกับสภาพปัจจุบัน

3.2. ควรศึกษาวิจัยเปรียบเทียบศักยภาพระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย กับประเทศสมาชิกใน GMS เพื่อทราบ จุดอ่อน จุดแข็ง โอกาส และอุปสรรค รวมถึงความต้องการของแต่ละประเทศ และแนวทางการร่วมมือในระบบโลจิสติกส์ระหว่างกันเพื่อให้เกิดประโยชน์ร่วมกันสูงสุด



## บรรณานุกรม

### ภาษาไทย

#### หนังสือ

ชนิด โสรรัตน์. What is Logistics?. กรุงเทพมหานคร : V-Serve Group, 2547. หน้า 3.

วิทยา สุหฤทต์ดำรง. โลจิสติกส์และการจัดการโซ่อุปทานอธิบายได้ง่ายนิดเดียว. กรุงเทพมหานคร : ซี  
เอ็ดยูเคชั่น, 2546). หน้า 9-13.

โศดากิติ วังศ์โกมลเชษฐ์. ระเบียบเศรษฐกิจอาเซียน. กรุงเทพฯ : สถาพรบุ๊คส์, 2558. หน้า 84 – 88.

#### เอกสารวิจัย วิทยานิพนธ์ หรือรายงานวิจัย

กมล ตั้งกิจเจริญชัย. “การพัฒนาโลจิสติกส์ (ระบบราง) เพื่อส่งเสริมความร่วมมือและความมั่นคงทาง  
เศรษฐกิจในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง”. เอกสารวิจัยส่วนบุคคล, วิทยาลัยป้องกัน  
ราชอาณาจักร, 2553.

คารณี วัชรเวทิน. “การพัฒนาธุรกิจขนส่งสินค้าของผู้ประกอบการไทย”. เอกสารวิจัยส่วนบุคคล,  
วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร, 2549.

ชนิด โสรรัตน์. “ประเทศไทยกับนโยบายการเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์และขนส่งในอนุภูมิภาคอินโดจีน  
ศึกษากรณีเปรียบเทียบศักยภาพการพัฒนาเศรษฐกิจ และระบบโลจิสติกส์กับประเทศเพื่อน  
บ้าน”. เอกสารวิจัยส่วนบุคคล, วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร, 2549.

ธีรยุทธ ทูมมานนท์. “การวิเคราะห์ศักยภาพของท่าเรือแหลมฉบังในการเสริมสร้างและพัฒนาระบบโล  
จิสติกส์ของประเทศไทย”. เอกสารวิจัยส่วนบุคคล, วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร, 2548.

ศิริพร ถิตย์ประเสริฐ. “ศึกษาแนวทางในการลดต้นทุนการขนส่งกรณีศึกษาบริษัทนำเข้าชิ้นส่วน  
อิเล็กทรอนิกส์”. วิทยานิพนธ์วิทยาศาสตรมหาบัณฑิต, สาขาวิชาการจัดการโลจิสติกส์และ  
โซ่อุปทาน, มหาวิทยาลัยบูรพา, 2558.

สมชัย ศิริวัฒนโชค. “การพัฒนาการขนส่งสินค้าทางถนนเพื่อสนับสนุนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบ  
โลจิสติกส์ของประเทศไทย”. เอกสารวิจัยส่วนบุคคล, วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร,  
2551.

สุนีย์ เสวตเจริญ, “การเพิ่มศักยภาพของประเทศไทยให้เป็ศูนย์กลางขนส่งทางอากาศในอาเซียน”.  
เอกสารวิจัยส่วนบุคคล, วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร, 2554.

## สัมภาษณ์

ณัฐพงศ์ สุขจินดาเสถียร, Plan and Policy Analyst, สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและ  
สังคมแห่งชาติ. สัมภาษณ์. 20 มีนาคม 2560.

พงษ์ศักดิ์ พิบูลศักดิ์, รองเลขาธิการ, สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย. สัมภาษณ์. 8 กุมภาพันธ์ 2560  
พรกนก วิภูษณวรรณ, ผู้อำนวยการศูนย์เพื่อการพัฒนาความสามารถในการแข่งขัน, สมาคมการจัดการ  
ธุรกิจแห่งประเทศไทย. สัมภาษณ์. 24 มกราคม 2560.

พิมพ์พรรณ โพธิ์ประดิษฐ์, Overseas Business Manager, SCG Logistics Management Company  
Limited. สัมภาษณ์. 13 ตุลาคม 2559.

ภานุมาศ ศรีสุข, ประธานคณะกรรมการ Logistics & Supply Chain, หอการค้าไทย และสภาหอการค้า  
แห่งประเทศไทย. สัมภาษณ์. 30 มกราคม 2560.

ยู เจียรยีนยงพงศ์, กรรมการสายงานโครงสร้างพื้นฐานและโลจิสติกส์, สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย.  
สัมภาษณ์. 24 มีนาคม 2560.

รุธิร์ พนมยงค์, ผู้อำนวยการศูนย์วิจัยโลจิสติกส์, คณะพาณิชยศาสตร์และการบัญชี  
มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์. สัมภาษณ์. 7 กุมภาพันธ์ 2560.

วิภาพร วีระชนะนัง, Business Planning Manager, SCG Logistics Management Company Limited.  
สัมภาษณ์. 12 กันยายน 2559.

สยามรัฐ สุทธานุกุล, กรรมการผู้จัดการ, SCG Logistics Management Company Limited. สัมภาษณ์. 30  
มีนาคม 2560.

สาวิตรี รัตนจันทร์, Manager, SCG Logistics Management Company Limited. สัมภาษณ์. 20 กุมภาพันธ์  
2560.

สุริยนต์ รัชฎกิจจานุกิจ, ผู้อำนวยการสำนักพัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขันทางเศรษฐกิจ,  
สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ. สัมภาษณ์. 8 กุมภาพันธ์  
2560.

อริฎู จิตรานูเคราะห์, นักวิเคราะห์นโยบายและแผนชำนาญการ, สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่ง  
และจราจร. สัมภาษณ์. 27 มกราคม 2560.

## เอกสารไม่ตีพิมพ์

คณะกรรมการพัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ สำนักงานคณะกรรมการ

พัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ. “การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของไทย” เอกสารประกอบแผนแม่บทการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย. 2548. หน้า 1.

คณะทำงานต้นทุนโลจิสติกส์สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.).

“ต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทย”. รายงานโลจิสติกส์ของประเทศไทย 2558. สิงหาคม 2559. หน้า 1-9.

คณะอนุกรรมการพัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ. “Thailand Competitiveness

Factbook 2016”. เอกสารประกอบการสัมมนา Executive Forum on Competitiveness. 24 กุมภาพันธ์ 2560. หน้า 7-22.

ชนิด โสรรัตน์. “AEC โอกาสและความท้าทายของธุรกิจให้บริการโลจิสติกส์”. รายงานพิเศษ. 2

มิถุนายน 2558.

บริษัท เอฟพีนิที จำกัด. “รายงานฉบับสมบูรณ์ โครงการศึกษาประเมินผลการดำเนินงานตามแผน

ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย พ.ศ.2550-2554”. เอกสารประเมินผลเสนอต่อสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ. มกราคม 2555.

พัฒนาฝีมือแรงงาน, กรม “โครงการจัดทำยุทธศาสตร์การพัฒนาคณากรด้านโลจิสติกส์และซัพพลาย

เชน”. เอกสารการจัดทำยุทธศาสตร์ กองยุทธศาสตร์และเครือข่ายพัฒนาฝีมือแรงงาน. 16 ธันวาคม 2558.

คณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, สำนักงาน. “ความก้าวหน้าการพัฒนาระบบโลจิสติกส์

ของประเทศไทย”. รายงานประเมินผลระบบโลจิสติกส์. หน้า 1.

พัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ, สำนักงาน. “อันดับขีดความสามารถในการแข่งขัน

ของประเทศ”. เอกสารประกอบการสัมมนา Executive Forum on Competitiveness. 24 กุมภาพันธ์ 2560. หน้า 1.

## ฐานข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์

“การขนส่งทางทะเล”. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก : [http://www.mkh.in.th/index.php/2010-03-22-18-05-](http://www.mkh.in.th/index.php/2010-03-22-18-05-14/2010-03-26-05-52-32)

14/2010-03-26-05-52-32, 2553.

- “การค้าไทย”. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก : <http://www2.ops3.moc.go.th/>, 2560.
- “ข้อมูลปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจกรายสาขา : ภาคการขนส่ง”. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก : [http://www.tgo.or.th/2015/thai/news\\_detail.php?id=908](http://www.tgo.or.th/2015/thai/news_detail.php?id=908), 2559.
- “ขั้นตอนการปฏิบัติพิธีการนำเข้าสินค้า”. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก : <http://search.customs.go.th:8090/Formality/ImportFormalities.jsp>, 2560.
- “เขตปลอดอากร (Free Zone)”. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก : <http://search.customs.go.th:8090/TaxPrivilege/TaxPrivilege9/TaxPrivilege9.jsp>, 2560.
- “ความเป็นมาของการแบ่งภาคภูมิศาสตร์ของไทย”. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก : <https://sites.google.com/site/geographyofthailand47/s-ru>, 2560
- “ความหมายของ E-Commerce”. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก : <https://sites.google.com/site/ecommercepa02/home/khwam-hmay-khxng-e-commerce>, 2560.
- “จังหวัดชลบุรี”. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก : <http://www.chonburi.go.th>, 2560.
- “ทางหลวงเอเชียสาย 1”. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก : [https://th.wikipedia.org/wiki/ทางหลวงเอเชียสาย 1](https://th.wikipedia.org/wiki/ทางหลวงเอเชียสาย_1), 2560.
- “ทางหลวงเอเชียสาย 2”. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก : [https://th.wikipedia.org/wiki/ทางหลวงเอเชียสาย 2](https://th.wikipedia.org/wiki/ทางหลวงเอเชียสาย_2), 2560.
- “พิธีการศุลกากรว่าด้วยการถ่ายลำ”. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก : [http://www.customs.go.th/cont\\_strc\\_simple.php?ini\\_content=business\\_160426\\_02\\_160426\\_03&ini\\_menu=menu\\_business\\_160421\\_02\\_160421\\_03&xleft\\_menu=menu\\_business\\_160421\\_02\\_160421\\_03\\_160927\\_01&lang=th&left\\_menu=menu\\_business\\_160421\\_02\\_160421\\_03](http://www.customs.go.th/cont_strc_simple.php?ini_content=business_160426_02_160426_03&ini_menu=menu_business_160421_02_160421_03&xleft_menu=menu_business_160421_02_160421_03_160927_01&lang=th&left_menu=menu_business_160421_02_160421_03;)., 2560.
- “พิธีการศุลกากรว่าด้วยการผ่านแดน”. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก : [http://www.customs.go.th/cont\\_strc\\_simple.php?ini\\_content=business\\_160426\\_02\\_160426\\_03&ini\\_menu=menu\\_business\\_160421\\_02\\_160421\\_03&xleft\\_menu=menu\\_business\\_160421\\_02\\_160421\\_03\\_160927\\_01&lang=th&left\\_menu=menu\\_business\\_160421\\_02\\_160421\\_03](http://www.customs.go.th/cont_strc_simple.php?ini_content=business_160426_02_160426_03&ini_menu=menu_business_160421_02_160421_03&xleft_menu=menu_business_160421_02_160421_03_160927_01&lang=th&left_menu=menu_business_160421_02_160421_03) :, 2560.
- “ภาพรวมธุรกิจบริการ โลจิสติกส์ของไทย (Thailand Overall Logistics Service)”. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก : <http://www.freightmaxad.com/magazine/?p=10193>, 2559.
- “ภูมิศาสตร์ไทย”. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก : <https://th.wikipedia.org/wiki/ภูมิศาสตร์ไทย>, 2560.
- “แม่น้ำโขง”. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก : <https://th.wikipedia.org/wiki/แม่น้ำโขง>, 2560.

“แม่น้ำเจ้าพระยา”. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก : <https://th.wikipedia.org/wiki/แม่น้ำเจ้าพระยา>, 2560.

“ระบบ National Single Window (NSW)”. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก : [wiki.mof.go.th](http://wiki.mof.go.th), 2559.

“สถิติการค้าระหว่างประเทศ”. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก : <http://bts.dft.go.th/>, 2560.

“สถิติคมนาคม”. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก : <http://www.mot.go.th/statmot.html?id=5>, 2560.

“เส้นทางรถไฟทางเดี่ยว ทางคู่ ทางสามทาง ทางแยกสายมหาชัย แม่กลอง”. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก : [http://www.railway.co.th/intranet/srt/civil/wwwroot/rail\\_map.html](http://www.railway.co.th/intranet/srt/civil/wwwroot/rail_map.html), 2552.

“เส้นทางรถไฟ Malaysia’s East Coast Rail Link”. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก : <http://www.skyscrapercity.com>, 2559.

“อีก 18 เดือนได้ใช้ เส้นทางเชื่อมไทย-อินเดียนผ่านเมียนมา”. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก : <http://www.mtoday.co.th/13592>, 2559.

“Supply Chain คืออะไร?”. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก : <https://ispying.blogspot.com/2013/11/supply-chain.html>, 2560.

“12 เหตุผลที่ควรผลักดันคลองไทย ให้เป็นเส้นทางเดินเรือหลักของโลก!!”. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก : <https://www.meekhao.com/news/kracanal>, 2559.

## ภาษาต่างประเทศ

### Books

Bris, Arturo, Professor and others. *IMD World Competitiveness Yearbook*. Lausanne : Institute for Management Development, p.8-9.

Schwab, Klaus. *The Global Competitiveness Report*. Geneva : the World Economic Forum, 2016.

### Non-Published Document

Koenderlink, Hans. “Going Dutch?”. Paper presented in National Police Summit, August 2015 The Netherlands NPN Restructure & leadership PPP & future.,2015.

Olsen, Geir, Chua, Soon Ghee, and Gergele, Oliver. “Lifting the Barriers to E-Commerce in ASEAN” . Paper prepared by CIMB ASEAN Research Institute, 2015.

Ramalho, Rita and others. "Doing Business". A World Bank Group Flagship Report. 2017 (14<sup>th</sup> edition). p.188-251.

Staps, Liesbeth. "Smart Logistics in Netherlands". Paper prepared by NL Agency Ministry of Economic Affairs, 2013.

## **Electronic Data Base**

"Connect to Compete Trade Logistics in the Global Economy". (Online). Available : <http://lpi.worldbank.org/international>, 2016.

"Cross-border route to link India, Myanmar, Thailand". (Online). Available : <http://www.nationmultimedia.com/news/business/aec/30286505>, 2016.

"Open Development Mekong". (Online). Available : <https://opendevelopmentmekong.net/topics/infrastructure/>, 2015.

"One Belt, One Road" Initiative: The Implications for Hong Kong". (Online). Available : <http://economists-pick-research.hktdc.com/business-news/article/Research-Articles/One-Belt-One-Road-Initiative-The-Implications-for-Hong-Kong/rp/en/1/1X000000/1X0A23WV.htm>, 2015.

"THAILAND | High Speed Rail". (Online). Available : <http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=1604117&page=8>, 2003.

"The World Bank". (Online). Available : <http://lpi.worldbank.org/international>, 2016.

"Trailer on Flat Car". (Online). Available : <http://www.bnsf.com/news-media/go/doc/7090/2452382/TOFC-Trailer-on-Flat-Car.html>, [www.independentdispatch.com](http://www.independentdispatch.com), <http://railworksamerica.com/forum/viewtopic.php?f=13&t=649>, 2017.

"Worldwide Retail Ecommerce Sales Will Reach \$1.915 Trillion This Year. (Online). Available : <https://www.emarketer.com/Article/Worldwide-Retail-Ecommerce-Sales-Will-Reach-1915-Trillion-This-Year/1014369>, 2016.

## ประวัติย่อผู้วิจัย

ชื่อ นาย นิธิ ภัทรโชค

วัน เดือน ปีเกิด 26 เมษายน 2506

การศึกษา Advanced Management Program(AMP) Harvard University ประเทศ  
สหรัฐอเมริกา  
ปริญญาโท MBA University of Chicago, Illinois ประเทศสหรัฐอเมริกา  
ปริญญาตรี วิศวกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

### ประวัติการทำงานโดยย่อ

ได้ร่วมงานกับ SCG ตั้งแต่ปี 2527 และเคยดำรงตำแหน่งที่สำคัญๆ ใน SCG  
หลายตำแหน่ง อาทิ

|               |  |
|---------------|--|
| 2547-2548     | ผู้อำนวยการฝ่ายต่างประเทศ บริษัทค้าสากลซิเมนต์ไทย จำกัด                      |
| 2548-2553     | ผู้อำนวยการสำนักงานวางแผนกลาง บมจ.ปูนซีเมนต์ไทย                              |
| 2553-2556     | กรรมการผู้จัดการ บริษัท เอสซีจี โลจิสติกส์ แมเนจเม้นท์ จำกัด                 |
| 2556-ปัจจุบัน | ผู้ช่วยผู้จัดการใหญ่-ตลาดในประเทศ บริษัท เอสซีจี-ผลิตภัณฑ์<br>ก่อสร้าง จำกัด |

ตำแหน่งปัจจุบัน ผู้ช่วยผู้จัดการใหญ่-ตลาดในประเทศ  
บริษัท เอสซีจี-ผลิตภัณฑ์ก่อสร้าง จำกัด

# สรุปย่อ

ลักษณะวิชา การเศรษฐกิจ

เรื่อง ยุทธศาสตร์การเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศไทยให้เป็น  
ผู้นำด้านโลจิสติกส์ในอนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขง

ผู้วิจัย นาย นิธิ ภัทรโชค หลักสูตร วปอ. รุ่นที่ 59

ตำแหน่ง ผู้ช่วยผู้จัดการใหญ่-ตลาดในประเทศ บริษัท เอสซีจี-ผลิตภัณฑ์ก่อสร้าง จำกัด

## ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

ในยุคโลกาภิวัตน์ที่การค้าภายในประเทศและต่างประเทศมีการเจริญเติบโตอย่างรวดเร็ว ส่งผลให้ประเทศต่างๆ ต้องพัฒนาศักยภาพของตนเองเพื่อให้สามารถแข่งขันในเวทีการค้าของโลกได้ ระบบโลจิสติกส์ถือได้ว่าเป็นหัวใจสำคัญในการเจริญเติบโตของเศรษฐกิจของประเทศ และยังเป็นหนึ่งในตัวชี้วัดความมีศักยภาพทางการแข่งขันที่สำคัญของประเทศ เนื่องจากจะเป็นกลไกขับเคลื่อนการไหลเวียนของสินค้าภายในประเทศ และ ระหว่างประเทศให้มีความคล่องตัวรวดเร็ว มีประสิทธิภาพมากขึ้น และยังเป็นกระบวนการสนับสนุนการขายสินค้าและบริการที่สำคัญอีกด้วย

ถึงแม้ว่าความสามารถทางการแข่งขันด้านโครงสร้างพื้นฐานและโลจิสติกส์ของไทยที่จัดอันดับโดยสถาบันต่างๆ ระดับโลก อาทิ IMD WEF และ ธนาคารโลก จะอยู่ในลำดับที่ 3 ของอาเซียน แต่เมื่อเทียบกับทั้งโลกแล้วประเทศไทยยังอยู่ในอันดับที่ต่ำ นอกจากนี้ต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP ของประเทศไทยในช่วง 5 ปีที่ผ่านมาลดลงในอัตราที่ช้า ซึ่งข้อมูลล่าสุดในปี 2557 อยู่ที่ร้อยละ 14.2 โดยหากเปรียบเทียบกับประเทศที่พัฒนาแล้วเช่นประเทศ เนเธอร์แลนด์ เยอรมัน สิงคโปร์ ซึ่งอยู่ประมาณร้อยละ 8 เท่านั้น นั่นหมายถึงประเทศไทยมีโอกาสที่จะลดต้นทุนให้ต่ำลงได้อีก โดยปัญหาที่สำคัญทั้งด้านโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งทางรางและทางน้ำที่ไม่มีประสิทธิภาพ กระบะเบียงต่างๆที่ยังไม่เอื้ออำนวยความสะดวกต่อการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ การขาดแคลนทรัพยากรบุคคลด้านโลจิสติกส์ที่มีทักษะ รวมถึงผู้ให้บริการด้านโลจิสติกส์ที่ยังขาดศักยภาพในการแข่งขัน จะต้องได้รับการแก้ไขอย่างบูรณาการ เพราะระบบโลจิสติกส์ที่มีประสิทธิภาพและประสิทธิผล จะเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน และดึงดูดการลงทุนโดยตรงจากต่างประเทศ รวมถึงเป็นส่วนสำคัญที่จะสร้างมูลค่าเพิ่มให้กับเศรษฐกิจ ซึ่งจะเร่งผลักดันให้ประเทศไทยได้พินกับดักรายได้ปานกลาง ไปสู่ประเทศที่มีรายได้สูงได้ในที่สุด



## วัตถุประสงค์ของการวิจัย

1. เพื่อศึกษาศักยภาพของระบบโลจิสติกส์ของประเทศอย่างครบวงจร โดยเปรียบเทียบ ความสามารถในการแข่งขันด้านโลจิสติกส์ของไทยในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง
2. เพื่อเสนอยุทธศาสตร์การพัฒนาประเทศไทยให้บรรลุการเป็นผู้นำด้านโลจิสติกส์ในบริบทของอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง ทั้งในด้านโครงสร้างพื้นฐาน ด้านระบบการจัดการ ภาวะเบียด รวมถึงด้านบุคลากร และผู้ประกอบการโลจิสติกส์ ซึ่งจะสนับสนุนการเติบโตของเศรษฐกิจ และดึงดูดการลงทุนจากนักลงทุนทั้งใน และต่างประเทศ

## ขอบเขตของการวิจัย

ศึกษานิยามและคุณสมบัติของการเป็นประเทศที่เป็นศูนย์กลางของระบบโลจิสติกส์ และรูปแบบการจัดการ โลจิสติกส์ที่เป็นเลิศของประเทศต้นแบบ รวมถึงทบทวนบทความและงานวิจัยในหัวข้อที่ใกล้เคียงกัน เพื่อเปรียบเทียบกับ สถานภาพระบบ โลจิสติกส์ของประเทศไทยในปัจจุบัน จุดเด่น จุดด้อย ปัญหา และอุปสรรค ที่ได้จากการสังเกตการณ์จริง จากฐานข้อมูลที่เผยแพร่ และจากความคิดเห็นของผู้ทรงคุณวุฒิในด้านโลจิสติกส์ ทั้งนี้จะนำข้อมูลทั้งหมดมาวิเคราะห์ด้วย TOWS Matrix และกำหนดกลยุทธ์ เพื่อเสนอแนะรูปแบบการจัดการโลจิสติกส์ที่ครบวงจรและที่เป็นเลิศ สามารถพัฒนาประเทศไทยให้ศูนย์กลางโลจิสติกส์ในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง และยกระดับความสามารถทางการแข่งขันของประเทศ

## วิธีดำเนินการวิจัย

จะใช้วิธีการวิจัยเชิงคุณภาพ (Qualitative Research) โดยศึกษาข้อมูลทั้งในระดับปฐมภูมิ ได้แก่ การสัมภาษณ์ สันทนา จดบันทึกและสังเกตการณ์ และข้อมูลในระดับทุติยภูมิ ได้แก่ การทบทวนวรรณกรรมและวิเคราะห์เอกสาร โดยอาศัยข้อมูลที่ได้รับการยอมรับจากทั้งในประเทศและต่างประเทศ เช่น รายงานจากหน่วยงานภาครัฐและเอกชน งานวิจัยของสถาบันการศึกษา

## ผลการวิจัย

1. ประเทศไทยใช้รูปแบบการขนส่งทางถนนเพื่อขนส่งสินค้ามากที่สุด ทั้งๆที่เป็นรูปแบบการขนส่งที่มีต้นทุนสูงเป็นอันดับสองรองจากทางอากาศ ทั้งนี้เนื่องจากการขนส่งที่

สามารถเข้าถึงจุดหมายต่างๆ ได้อย่างทั่วถึง จากต้นทางถึงปลายทาง (Door to Door) และ โครงสร้างพื้นฐานการขนส่งรูปแบบอื่นๆ ยังมีประสิทธิภาพไม่ดีเท่าที่ควร นอกจากนี้งบประมาณลงทุนด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานจากทางภาครัฐ ได้จัดสรรไปยังการพัฒนาในรูปแบบการขนส่งทางถนนถึงร้อยละ 76

2. การดำเนินการระบบ **National Single Window** ซึ่งจะช่วยให้การขนส่งสินค้าเป็นไปได้ด้วยความรวดเร็ว ยังดำเนินการไม่แล้วเสร็จครบทุกหน่วยงาน และการทำ **Common Control Area** ร่วมกับ ประเทศเพื่อนบ้านยังไม่แล้วเสร็จแม้จะเริ่มมาเป็นเวลานานแล้ว ด้วยอุปสรรคด้านการประสานงานระหว่างหน่วยงานราชการ และเอกชน กฎหมายที่ยังไม่รองรับ รวมถึงความพร้อมทางด้านเทคโนโลยี ความแตกต่างของ Software ที่ใช้ และความพร้อมด้านเงินลงทุน ของประเทศเพื่อนบ้าน นอกจากนี้ พรบ.ศุลกากรฉบับปี พ.ศ. 2469 ในเรื่องการถ่ายลำ ผ่านแดน และการนำสินค้าเข้ามาในเขตปลอดอากรเพื่อผลิต และส่งออกไปนอกราชอาณาจักรยังไม่เอื้ออำนวยความสะดวก และเป็นอุปสรรคต่อการพัฒนาเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ของอนุภูมิภาค ทำให้ผู้ประกอบการต้องขอใบอนุญาตจากหน่วยงานต่างๆ เช่นเดียวกับการนำเข้ามาบาภิโภคภายในราชอาณาจักร

3. นโยบาย **One Belt One Road** หรือโครงการหนึ่งแถบ หนึ่งเส้นทาง ประกอบด้วย ระเบียงทางบก 6 เส้นทาง และเส้นทางทะเล 1 เส้นทางซึ่งผ่านภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ด้วย นั้น ได้เปลี่ยนแปลงเส้นทางการค้าโลกแบบเดิม ซึ่งจะเป็นโอกาสที่ดีต่อการเชื่อมประเทศไทยไปสู่ตลาดจีน ตะวันออกกลาง รัสเซีย และยุโรปได้ และในทางกลับกันประเทศไทยอาจเสียโอกาสมหาศาลหากไม่ดำเนินกลยุทธ์ที่เหมาะสม หรือ ดำเนินกลยุทธ์ล่าช้า

4. จากข้อมูลของกรมพัฒนาฝีมือแรงงานแสดงให้เห็นภาพรวมของความต้องการบุคลากรเพิ่มเติมด้านโลจิสติกส์โดยรวมในทุกตำแหน่งในอีก 5 ปีข้างหน้า ซึ่งอยู่ที่ประมาณ 185,000 คน ในขณะที่สถาบันการศึกษาสามารถผลิตบุคลากรได้เพียงประมาณ 23,000 คน ซึ่งต้องการบุคลากรเพิ่มอีกเป็นจำนวนมากถึง 162,000 คน ในขณะที่ผู้ประกอบการโลจิสติกส์ในประเทศไทยมีทั้งสิ้น 14,117 ราย แบ่งเป็นขนาดเล็ก 13,267 ราย กลาง 557 ราย และ ใหญ่ 293 ราย ซึ่งผู้ให้บริการรายใหญ่ส่วนใหญ่จะเป็นบริษัทต่างชาติ ที่มีเครือข่ายทางธุรกิจกับบริษัทต่างชาติอยู่แล้ว ซึ่งเมื่อผู้บริษัทยุ่เหล่านั้นมาเปิดสาขาในประเทศไทย ก็จะใช้บริษัทผู้ให้บริการโลจิสติกส์ในเครือข่ายพันธมิตรของตน ประกอบกับผู้ให้บริการโลจิสติกส์ของไทยส่วนใหญ่เป็นรายย่อย จึงเสียเปรียบด้านเงินลงทุน ต้นทุน เทคโนโลยี องค์กรความรู้ และเครือข่ายลูกค้า และขาดความสามารถในการให้บริการที่หลากหลาย หรือบริการที่มีมูลค่าเพิ่มสูง

5. ในยุคปัจจุบัน การค้าขายออนไลน์ หรือพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ (E Commerce) ได้เข้ามามีบทบาทสำคัญการทำในธุรกิจ เนื่องจากการที่จำนวนประชากรที่ใช้อินเทอร์เน็ตมีเพิ่มมากขึ้นอย่างต่อเนื่อง และการใช้ Smart Phone และแอปพลิเคชันในรูปแบบต่างๆ ที่มีกันอย่างแพร่หลาย การทำธุรกรรมบนมือถือเป็นไปอย่างสะดวกง่ายดาย เป็นเหตุให้พฤติกรรมผู้บริโภคเปลี่ยนแปลงไป ยอดขายที่เป็น E Commerce ทั่วทั้งโลก ในปี 2558 รวมมูลค่าทั้งสิ้น 1.548 ล้านล้านดอลลาร์สหรัฐ หรือคิดเป็นร้อยละ 7.4 ของการค้าปลีกทั้งหมด เพิ่มขึ้นจาก 0.58 ล้านล้านดอลลาร์สหรัฐ ในปี 2555 หรือคิดเป็นอัตราการเติบโตเฉลี่ยร้อยละ 39 ต่อปี และเนื่องจากยังเป็นสัดส่วนที่น้อยเทียบกับยอดการค้าปลีกทั้งหมด จึงมีแนวโน้มที่ยอดการขายที่เป็น E Commerce จะเพิ่มขึ้นเรื่อยๆ ดังนั้น การพัฒนาโลจิสติกส์เพื่อสนับสนุนธุรกรรม E Commerce เป็นเรื่องที่จะต้องดำเนินการอย่างเร่งด่วน ไม่เช่นนั้น จะต้องปรับปรุงการขนส่งให้เหมาะกับการค้ารูปแบบพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ (E Commerce)

กลยุทธ์เพื่อพัฒนาให้ประเทศไทยบรรลุการเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ในอนุภูมิภาค ลุ่มแม่น้ำโขง และเพิ่มขีดความสามารถทางการแข่งขันของประเทศ โดยมีดังต่อไปนี้

1. เร่งพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน การขนส่งทางราง และทางน้ำซึ่งเป็นรูปแบบการขนส่งที่มีต้นทุนต่ำให้ครอบคลุมทุกพื้นที่ และเชื่อมต่อกับโครงสร้างพื้นฐานของประเทศเพื่อนบ้าน โดยสร้างสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับการเชื่อมต่อระหว่างรูปแบบขนส่งอื่นๆ ซึ่งการขนส่งทางน้ำและทางรางใช้ในการขนส่งสินค้าที่มีระยะทางในการขนส่งไม่น้อยกว่า 500 กิโลเมตร เนื่องจากค่าใช้จ่ายต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นจะถูกกว่าการขนส่งทางถนน และเปลี่ยนเป็นรูปแบบการขนส่งทางถนนเพื่อส่งสินค้าไปยังลูกค้าปลายทางในระยะทางที่สั้นที่สุด

2. การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อเชื่อมชายฝั่งอ่าวเบงกอลและอ่าวตังเกี๋ย เนื่องจากจะเป็นทางเลือกใหม่สำหรับเส้นทางการเดินเรือ ที่จะไม่ต้องอ้อมคาบสมุทรมลายู และประเทศไทยจะได้ประโยชน์จากการที่มีภูมิประเทศที่เป็นศูนย์กลาง สามารถกระจายสินค้าไปยังประเทศต่างๆ ในอนุภูมิภาค โดยพัฒนาสะพานเศรษฐกิจเชื่อมฝั่งทะเล อันดามัน อ่าวเบงกอล จากท่าเรือทวาย ประเทศเมียนมา กับฝั่งทะเลจีนใต้ อ่าวตังเกี๋ย ทางเมืองวังเตาประเทศเวียดนาม ผ่านทางหลวงเส้น R1 หรือ จากท่าเรือทวาย ประเทศเมียนมา กับเมืองนามคาน ประเทศเวียดนาม ผ่านแนวระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (EEC) ซึ่งสามารถออกท่าเรือแหลมฉบัง จ ชลบุรี ของประเทศไทยได้อีกด้วย นอกจากนี้ควรพัฒนาสะพานเศรษฐกิจอีกเส้นทางหนึ่งที่เชื่อมฝั่งทะเลอันที่เมืองดิลาวา ประเทศเมียนมา กับฝั่งทะเลจีนใต้ที่ท่าเรือดานังประเทศเวียดนาม ผ่านเมืองเมียวดี แม่สอดจังหวัดตาก ตามเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจ ตะวันออก ตะวันตก และสามารถเชื่อมกับเส้นทาง R12 ผ่านด่านสะพานมิตรภาพแห่งที่ 3 คำม่วน ผ่านด่านนาพาว (สปป.ลาว) ด่านจาลอ (เวียดนาม) ไปเชื่อมโยงถนนหมายเลข 1 ของเวียดนามที่ฮาติง ซึ่งเป็นเส้นทางที่สั้นที่สุดที่จะไปถึงประเทศจีนตอนใต้

3. เชื่อมโยงโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมของไทยกับโครงสร้างพื้นฐานตามนโยบาย **One Belt One Road** ได้แก่ พัฒนาทางรถไฟ กรุงเทพฯ – โคราซ – หนองคาย ให้เป็นระบบรางคู่ รวมถึงสร้างรถไฟความเร็วสูง เพื่อสะดวกต่อการขนส่งสินค้า ซึ่งจะเชื่อมต่อกับทางรถไฟคุนหมิง – แขวงหลวงน้ำทา – เวียงจันทน์ ตามระเบียงเศรษฐกิจ China – Indochina Peninsula Economic Corridor และพัฒนาเส้นทางเดินรถ Para North-South Corridor ขนานกับเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจเหนือ-ใต้ โดยเริ่มที่บ่อเต็น (ภาคเหนือของ สปป.ลาว ซึ่งติดกับเมืองคุนหมิงในมณฑลยูนนาน) - อุดมชัย - หลวงพระบาง - ไชยบุรี - แก่นแก้ว - ท่าลี่ - เลย - เพชรบูรณ์ - สระบุรี - กรุงเทพฯ

4. ดำเนินการปรับปรุงกฎหมายศุลกากรเพื่ออำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศด้วยการขนส่งถ่ายลำ ผ่านแดน หรือนำเข้าสินค้ามายังเขตปลอดอากร ให้ได้รับการยกเว้นการขอใบอนุญาตต่างๆ โดยภาคเอกชนผ่านทางสภาอุตสาหกรรม และสภาหอการค้าไทย ซึ่งเป็นผู้ประกอบการและรัฐถึงอุปสรรคในการดำเนินธุรกิจ ต้องเสนอเรื่องสู่กรมศุลกากร เพื่อจัดทำร่างแก้ไข พรบ. ศุลกากรเสนอต่อคณะรัฐมนตรีพิจารณา และส่งต่อไปยังคณะกรรมการกฤษฎีกา คณะกรรมาธิการยกร่าง พรบ. เพื่อเข้าสู่สภาผู้แทนราษฎร พิจารณาแก้ไขกฎหมายต่อไป รวมถึงภาครัฐต้องเร่งดำเนินการระบบ NSW ให้แล้วเสร็จครบถ้วนทุกหน่วยงาน ตลอดจนพัฒนาด้านชายแดน ลดความแออัด และดำเนินการระบบ **Common Control Area** เพื่อให้รองรับกับปริมาณการขนส่งสินค้าข้ามพรมแดนที่เพิ่มมากขึ้นอย่างรวดเร็ว ทั้งนี้ประเทศไทยควรพิจารณาให้การสนับสนุนด้านการเงินสำหรับพัฒนาเส้นทางถนนเชื่อมโยงสู่ประเทศเพื่อนบ้าน ผ่านสำนักงานความร่วมมือพัฒนาเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน (NEDA) หรือหารือร่วมกันกับประเทศเพื่อนบ้านที่เกี่ยวข้องเพื่อตกลงแนวระเบียงเศรษฐกิจร่วมกันเสนอต่อ ธนาคารพัฒนาเอเชีย (ADB) และธนาคารเพื่อการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานแห่งเอเชีย (AIIB) เพื่อขอการสนับสนุนทางการเงินในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์ในอนุภูมิภาคุ่มแม่น้ำโขง และภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก

5. พัฒนามาตรฐานวิชาชีพและ ปรับปรุงกรอบหลักสูตรการศึกษาสาขาโลจิสติกส์ ระดับอาชีวะและระดับปริญญาให้สอดคล้องกับมาตรฐานสากล สนับสนุนการจัดตั้งองค์กรในการกำกับดูแลวิชาชีพ มาตรฐาน เพื่อส่งเสริมให้เห็นความสำคัญของวิชาชีพโลจิสติกส์ และพัฒนาผู้ให้บริการโลจิสติกส์ให้พัฒนาไปสู่ผู้ให้บริการที่มีนวัตกรรม และใช้เทคโนโลยีขั้นสูง โดยการจัดประกวดและส่งเสริม และกระตุ้นให้เกิดการสร้างนวัตกรรม จัดหาหรือให้ทุนในการวิจัย เผยแพร่ความรู้ด้านการจัดการ โลจิสติกส์ที่เป็นเลิศ

6. ภาครัฐและตัวแทนภาคการขนส่งควรร่วมกันหาแนวทางใช้เทคโนโลยีเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพ และลดการสูญเสียพลังงานจากการบรรทุกเที่ยวเปล่า โดยการสร้าง Platform จับคู่ผู้ให้บริการที่มีรถเที่ยวเปล่าและผู้ให้บริการโลจิสติกส์ในประเทศ โดยหาก Platform นี้ประสบ

ผลสำเร็จก็สามารถขยายผลต่อไปยังประเทศอื่นๆได้ นอกจากนี้ต้องส่งเสริมผู้ให้บริการ โลจิสติกส์ ขนาดกลางและขนาดย่อมร่วมมือกัน เพื่อส่งเสริม และเป็นพันธมิตรทางด้านธุรกิจซึ่งกันและกัน โดยแลกเปลี่ยนข้อได้เปรียบและทักษะที่เกื้อหนุนกัน เพื่อสามารถให้บริการได้อย่างครบวงจร ซึ่งผู้ให้บริการขนาดกลางและขนาดย่อมต้องพัฒนาการบริการให้ได้มาตรฐานเพื่อที่จะสามารถร่วมงานกับผู้ให้บริการขนาดใหญ่ได้

7. ส่งเสริมสนับสนุนการทำโลจิสติกส์เพื่อธุรกรรมพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ โดยให้รัฐบาลเจรจาจัดตั้งคลังสินค้าทัณฑ์บนในเขตเศรษฐกิจพิเศษตามเมืองที่สำคัญของประเทศในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง เมื่อลูกค้าส่งคำสั่งซื้อ สินค้าจะถูกจัดส่งผ่านพิธีการศุลกากรจากคลังสินค้า ทัณฑ์บน ซึ่งจะจัดส่งได้ในเวลาที่รวดเร็ว และต้นทุนต่ำกว่าส่งตรงจากประเทศไทย นอกจากนี้ควรนำเทคโนโลยีมาใช้สำหรับในกรณีการขนส่งผ่านแดนในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขงทางถนน ซึ่งให้รถบรรทุกสามารถวิ่งผ่านด่านชายแดน โดยมีกฎแจล็คไว้ด้วยรหัสดิจิทัลซึ่งศุลกากรปลายทางเท่านั้นที่ทราบรหัสเปิด และพิธีการทางศุลกากรจะกระทำในประเทศที่ขนถ่ายสินค้าลงและกระทำเฉพาะสินค้าส่วนที่ขนถ่ายลงเท่านั้น เพื่อสร้างความรวดเร็วในการขนส่ง และต้นทุนที่ถูกกว่าการขนส่งทางอากาศ และสามารถขนส่งจากผู้ผลิตถึงมือผู้บริโภคได้โดยตรง ซึ่งเหมาะกับการทำธุรกรรมพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ที่ต้องการความรวดเร็ว ต้นทุนต่ำ และส่งของขนาดเล็กไปยังลูกค้าจำนวนมาก

8. ภาครัฐ ภาคเอกชน สถาบันการศึกษา ควรร่วมกันผลักดันพัฒนา และประสานงานระหว่างกันเพื่อสร้างมูลค่าเพิ่มในระบบโลจิสติกส์ รวมถึงการใช้เทคโนโลยีเข้ามาช่วยเพิ่มประสิทธิภาพในการพัฒนา โดยภาครัฐควรผลักดันในเรื่องโครงสร้างพื้นฐาน และการปรับปรุงกฎระเบียบให้เอื้ออำนวยความสะดวก ส่วนภาคเอกชนต้องพัฒนาประสิทธิภาพในการให้บริการด้านโลจิสติกส์ ยกกระดับมาตรฐานด้านคุณภาพและความปลอดภัย ตลอดจนการสร้างมูลค่าเพิ่มให้กับบริการ โดยร่วมกับสถาบันการศึกษาในการใช้เทคโนโลยีที่ทันสมัยและให้ความสำคัญกับการสร้างสรรค์นวัตกรรมใหม่ๆ ด้านโลจิสติกส์ด้วยการวิจัยและพัฒนา และที่สำคัญที่สุดเนื่องจากทรัพยากรทั้งด้านการเงิน และบุคลากรมีจำนวนจำกัด ดังนั้นสถาบันการศึกษาจะต้องเป็นคณรวบรวมโครงการทั้งหมดที่มีทั้งจาก ภาครัฐ และภาคเอกชน และจัดลำดับความสำคัญเร่งด่วนของโครงการทั้งหมด เพื่อจัดสรรงบประมาณและทรัพยากรให้กับโครงการและหน่วยงานตามลำดับความสำคัญดังกล่าว

## ข้อเสนอแนะ

### 1. ข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย

1.1. รัฐต้องเจรจากับประเทศสมาชิกใน GMS เพื่อหาแนวทางพัฒนาร่วมกัน โดยการเจรจาจะต้องตั้งอยู่บนหลักการว่าแต่ละประเทศต้องได้ประโยชน์ร่วมกัน หรืออาจเสียผลประโยชน์ทางหนึ่งเพื่อได้ประโยชน์จากอีกทางหนึ่งที่ดีกว่า

1.2. โครงการพัฒนาที่ไทยจะทำร่วมกับจีนควรมองเป็นโอกาส แต่ต้องรอบคอบในการต่อรอง ในระยะสั้นประเทศไทยต้องพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานให้เชื่อมต่อกับระเบียงเศรษฐกิจตามนโยบาย One Belt One Road ดังที่ได้กล่าวมาแล้วข้างต้น และในระยะยาว ประเทศไทยจะต้องพัฒนาระบบราง และเส้นทางรถยนต์ เพื่อสามารถเชื่อมต่อไปยังทวีปต่างๆ ของโลก เช่น ยุโรป หรืออเมริกา ในลักษณะแบบไร้พรมแดน

1.3. ภาครัฐทุกหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการปรับปรุงพิธีการศุลกากร ควรมองถึงผลประโยชน์โดยรวมที่ประเทศจะได้รับ และร่วมมือกันแก้ไข ปลดล็อก กฎหมายให้เอื้ออำนวย ความสะดวกแก่ผู้ประกอบการอย่างแท้จริง และให้ปฏิบัติได้อย่างเป็นรูปธรรม ไม่รังแกอำนาจการอนุมัติไว้ถ้าไม่จำเป็น

1.4. รัฐบาลไทย ควรพิจารณาให้การสนับสนุนด้านการพัฒนาเส้นทางถนน เชื่อมโยงสู่ประเทศเพื่อนบ้าน ผ่าน NEDA หรือหารือในกับประเทศเพื่อนบ้านที่เกี่ยวข้องเพื่อตกลง แนวระเบียงเศรษฐกิจร่วมกันเสนอต่อ ธนาคารพัฒนาเอเชีย (ADB) และธนาคารเพื่อการลงทุน โครงสร้างพื้นฐานแห่งเอเชีย (AIIB)

### 2. ข้อเสนอแนะเชิงปฏิบัติ

2.1 ภาครัฐ ควรกำหนดยุทธศาสตร์หลักที่มุ่งเน้นขับเคลื่อนเศรษฐกิจของประเทศ ด้วยเทคโนโลยีและนวัตกรรมอย่างแท้จริง และควรประสานงานระหว่างหน่วยงานภาครัฐด้วยกันที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้การพัฒนาในเรื่องโลจิสติกส์เป็นไปอย่างครบวงจร และรอบด้าน โดยควรให้คณะกรรมการพัฒนาระบบบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ ( กบส. ) กำหนดขอบเขตหน้าที่ความรับผิดชอบในภาพรวมของทุกหน่วยงาน เพื่อให้เกิดการประสานพลังอย่างมีประสิทธิภาพและสอดคล้อง ดำเนินการอย่างครบวงจร และชัดเจน

กรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศ กรมการค้าต่างประเทศ และกรมศุลกากร รวมถึงภาคเอกชนที่ทราบถึงสถานการณ์และความต้องการที่แท้จริงในการดำเนินธุรกิจ ต้องร่วมกันพัฒนา ให้ความรู้ บุคลากรของประเทศเพื่อนบ้านที่เกี่ยวข้อง ในเรื่องระบบการปฏิบัติงาน และระบบ IT กฎระเบียบจรรยาบรรณ และความปลอดภัย เพื่อให้สอดคล้องกัน และจัดตั้งศูนย์กลางการให้

ข้อมูลด้านการลงทุน กฎหมาย คำแนะนำต่างๆ ในแต่ละประเทศเพื่อนบ้าน แก่นักลงทุนและผู้ประกอบการ

2.2 ภาคเอกชน มุ่งพัฒนาประสิทธิภาพในการให้บริการ โลจิสติกส์ ยกระดับมาตรฐานด้านคุณภาพและความปลอดภัย ตลอดจนการสร้างมูลค่าเพิ่มให้กับบริการ โดยร่วมกับสถาบันการศึกษาในการใช้เทคโนโลยีที่ทันสมัยและให้ความสำคัญกับการสร้างสรรค์นวัตกรรมใหม่ๆ ด้านโลจิสติกส์ด้วยการวิจัยและพัฒนา เพื่อสนับสนุนนโยบายประเทศไทย 4.0 นอกจากนี้ ควรมีการร่วมมือกันระหว่างผู้ประกอบการโลจิสติกส์ด้วยกัน โดยมีภาครัฐเป็นผู้ควบคุมและสนับสนุนเพื่อสร้างความเข้มแข็งด้านการให้บริการ และสามารถแข่งขันกับผู้ประกอบการรายใหญ่ของต่างประเทศได้ อาทิเช่น การรวมตัวกันระหว่างผู้ประกอบการขนส่ง และการรวบรวมข้อมูลผู้ใช้บริการ โดยมีหน่วยงานรัฐบาลเป็นตัวกลางจัดทำระบบเพื่อจับคู่ทางและกระจายงานเพื่อเพิ่มอัตราการใช้รถให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น

2.3 สถาบันการศึกษา นอกจากจะพัฒนาฐานความรู้ตามทฤษฎีที่จำเป็นแล้ว ควรมีการเรียนการสอนที่มุ่งเน้นการพัฒนาความคิดและการแสดงความคิด ตลอดจนการเรียนรู้คู่กับการทำงานเพื่อให้เกิดความเข้าใจจริงในทางปฏิบัติมากขึ้น และต้องร่วมมือกับตัวแทนภาคธุรกิจและกรมพัฒนาฝีมือแรงงานเพื่อสำรวจและประมาณการความต้องการแรงงานและบุคลากรโลจิสติกส์ในตลาด เพื่อเตรียมหลักสูตร ผลิตบุคลากร ให้เพียงพอ

นอกจากนี้สถาบันการศึกษา ควรร่วมมือกับภาครัฐ กระทรวงคมนาคม จัดทำงานวิจัยเพื่อเป็นองค์ความรู้ นวัตกรรมเพื่อต่อยอดและพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศอย่างจริงจัง ที่สำคัญที่สุดคือ สถาบันการศึกษาจะต้องเป็นคณาจารย์รวมโครงการทั้งหมดที่มีทั้งจาก ภาครัฐ และภาคเอกชน และจัดลำดับความสำคัญเร่งด่วนของโครงการทั้งหมด ในฐานะหน่วยงานกลางเพื่อจัดสรรงบประมาณและทรัพยากรให้กับโครงการและหน่วยงาน ตามลำดับความสำคัญดังกล่าว

### 3. ข้อเสนอแนะสำหรับการวิจัยต่อไป

3.1. ควรสังเคราะห์งานวิจัยในเรื่อง โลจิสติกส์เพื่อการเพิ่มขีดความสามารถทางการแข่งขันของประเทศไทย ทุก 3-5 ปี เพื่อให้ได้ข้อมูลที่ทันสมัย และทำให้มีการศึกษาค้นคว้าที่สอดคล้องกับสภาพปัจจุบัน

3.2. ควรศึกษาวิจัยเปรียบเทียบศักยภาพระบบ โลจิสติกส์ของประเทศไทย กับประเทศสมาชิกใน GMS เพื่อทราบ จุดอ่อน จุดแข็ง โอกาส และอุปสรรค รวมถึงความต้องการของแต่ละประเทศ และแนวทางการร่วมมือในระบบโลจิสติกส์ระหว่างกันเพื่อให้เกิดประโยชน์ร่วมกันสูงสุด