



กรุงเทพธุรกิจ

Smart EEC

จรัพร จารุภรสุภา

ประธานคณะกรรมการบริษัทและประธานเจ้าหน้าที่บริหาร
กลุ่มบริษัทดับบลิวเอชเอ คอร์ปอเรชั่น จำกัด (มหาชน)

Logistics Performance Index



เมื่อช่วงปลายเดือนที่แล้วผู้เขียนมีโอกาสเดินทางไปดูงานที่เมืองหางโจวและร่วมประชุมกับบริษัท Cainiao Network ซึ่งเป็นบริษัทโลจิสติกส์ในกลุ่มของ Alibaba Group ที่ประกาศตัวเป็นบริษัทโลจิสติกส์ยุคใหม่

โดยการนำเทคโนโลยีทันสมัยไม่ว่าจะเป็น Big Data, AI, IoT รวมถึงหุ่นยนต์และระบบอัตโนมัติต่างๆ มาใช้ในการบริหารจัดการระบบการขนส่งและโลจิสติกส์

ผู้บริหารระดับสูงของ Cainiao ก็ได้ย้ำกับผู้เขียนถึงความมั่นใจต่อประเทศไทยทั้งในด้านความพร้อมของโครงสร้างพื้นฐานคมนาคมสถานการณ์ทางการเมือง รวมถึงการที่ประเทศไทยตั้งอยู่ในจุดยุทธศาสตร์ของภูมิภาคอาเซียนและเป็นส่วนสำคัญที่ขาดไม่ได้สำหรับความสำเร็จของนโยบาย The Belt and Road Initiatives ของจีน

ความมั่นใจของนักลงทุนต่างชาติต่อขีดความสามารถด้านโลจิสติกส์ของประเทศไทยยังสามารถสะท้อนได้จาก LPI หรือ Logistics Performance Index ที่เป็นตัวชี้วัดที่ได้รับการยอมรับอย่างแพร่หลาย โดยนับตั้งแต่ปี 2550 เป็นต้นมาธนาคารโลกหรือ World Bank จะทำการสำรวจและเผยแพร่รายงานผลการจัดอันดับสำหรับทุก 2 ปี เพื่อสร้างความตระหนักถึงความสำคัญในการพัฒนาประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ของประเทศและเป็นข้อมูลสำหรับอ้างอิงในการขับเคลื่อนนโยบายที่เกี่ยวข้องสำหรับรัฐบาลของประเทศต่างๆ ทั่วโลก

จากข้อมูลผลการจัดอันดับล่าสุดในปี 2561 LPI ของประเทศไทยอยู่ที่อันดับ 32 จาก 160 ประเทศซึ่งเป็นการปรับตัวดีขึ้นอย่างก้าวกระโดด

จากอันดับที่ 45 ในปี 2559 และนับเป็นผลการจัดอันดับที่ดีที่สุดของไทยในรอบทศวรรษที่ผ่านมาโดยมีคะแนนอยู่ที่ 3.41 สูงกว่าค่าเฉลี่ยของภูมิภาคอาเซียนที่ 3.02 จึงสะท้อนให้เห็นถึงพัฒนาการด้านโลจิสติกส์ของไทยที่ดีขึ้นอย่างมีสาระสำคัญ

ตลอดจนเมื่อพิจารณาผลการจัดอันดับเปรียบเทียบกับประเทศเพื่อนบ้านยังพบว่า ประเทศไทยอยู่ในลำดับที่ 2 ของภูมิภาคอาเซียนรองจากประเทศสิงคโปร์ (อันดับ 7) โดยชนะเวียดนาม (อันดับ 39) มาเลเซีย (อันดับ 41) และ อินโดนีเซีย (อันดับ 46)

ผลการจัดอันดับรวมทั้งที่ขึ้นถึง 13 อันดับย่อมเป็นสิ่งที่สะท้อนให้เห็นถึงความมุ่งมั่นของรัฐบาลไทยในการขับเคลื่อนแผนงานตามยุทธศาสตร์ที่เกี่ยวข้องต่างๆ โดยตัวชี้วัดย่อยที่ประเทศไทยมีพัฒนาการมากที่สุด คือ (1) ด้านความตรงต่อเวลาของการบริการ (2) ด้านสมรรถนะผู้ให้บริการโลจิสติกส์ทั้งภาครัฐและเอกชน และ (3) ด้านระบบติดตามและตรวจสอบสินค้า

นอกจากนี้ การลงทุนในโครงการเมกะโปรเจกต์ด้านโครงสร้างพื้นฐานต่างๆ ของโครงการ EEC อาทิเช่น รถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน สนามบินนานาชาติอู่ตะเภา ท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 3 ฯลฯ ที่จะมีความคืบหน้ามากยิ่งขึ้นก็จะสะท้อนอยู่ในปัจจัยย่อยด้านโครงสร้างพื้นฐาน รวมถึงการพัฒนาระบบเชื่อมโยงข้อมูลใบอนุญาต ใบรับรองและเอกสารที่เกี่ยวข้องกับกระบวนการนำเข้าส่งออกด้านพิธีการศุลกากร ที่จะส่งเสริมให้ผลการจัดอันดับ LPI ของประเทศไทยในปี 2563 ปรับตัวดียิ่งขึ้นไปอีก

อย่างไรก็ตาม สิ่งที่คุณเขียนมักจะย้ายอยู่เสมอถึงแนวทางการพัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขันด้านการขนส่งและโลจิสติกส์ของไทย คือ จำเป็นที่จะต้องเพิ่มความรู้ความสามารถของผู้ประกอบการโลจิสติกส์ชาวไทยและยกระดับอุตสาหกรรมโลจิสติกส์โดยพัฒนาให้กลายเป็น โลจิสติกส์ 4.0 ที่มีการนำเรื่องดิจิทัลและเทคโนโลยีสมัยใหม่มาปรับใช้ให้เกิดประโยชน์มากกว่าที่เป็นในปัจจุบัน ซึ่งหากได้รับการส่งเสริมและขับเคลื่อนอย่างเป็นรูปธรรมแล้วก็จะเป็นการเพิ่มความได้เปรียบให้อุตสาหกรรมโลจิสติกส์ของไทยสามารถก้าวไกลได้กว่าประเทศเพื่อนบ้านอื่นๆ อย่างแน่นอน