

INTERNATIONAL LOGISTICS PERFORMANCE INDEX 2023

รายงานดัชนีวัดประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์
ระหว่างประเทศของประเทศไทย
ปี พ.ศ. ๒๕๖๖

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร
ตุลาคม ๒๕๖๕



<https://tinyurl.com/422ectxy>

คำนำ

ปัจจุบันประเทศไทยเผชิญกับความท้าทายในการพัฒนาเพื่อเสริมสร้างความสามารถทางเศรษฐกิจของประเทศอย่างต่อเนื่อง เช่น ปัจจัยด้านความผันผวนของเศรษฐกิจโลก ภาวะเปราะบางระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้องกับการแข่งขันทางการค้า ทักษะความสามารถของแรงงาน โครงสร้างประชากรที่เข้าสู่สังคมสูงวัย และเทคโนโลยีที่มีการพัฒนาอย่างรวดเร็วที่ส่งผลให้ภาคเกษตรกรรม อุตสาหกรรม และภาคบริการต้องปรับตัวให้สอดคล้องกับความต้องการของผู้บริโภค รูปแบบการค้าที่เปลี่ยนแปลงไป รวมทั้งการเปลี่ยนแปลงเชิงนโยบายการพัฒนาของประเทศต่าง ๆ ในภูมิภาคที่ทำให้เกิดการลงทุนจากนักลงทุนต่างประเทศมากขึ้น โดยเฉพาะประเทศในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ซึ่งจากสถานการณ์การเปลี่ยนแปลงในอนาคต เช่น เศรษฐกิจโลก โครงสร้างประชากร เทคโนโลยีจะทำให้ประเทศไทยเผชิญความท้าทายมากขึ้นในการเสริมสร้างความสามารถในการแข่งขันของประเทศในระยะต่อไป

การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ถือเป็นรากฐานที่สำคัญของการสร้างความสามารถในการแข่งขันของประเทศ ซึ่งที่ผ่านมาประเทศไทยได้ให้ความสำคัญกับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ พลังงาน ดิจิทัล เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง จนทำให้มีโครงสร้างพื้นฐานที่สำคัญของประเทศที่ครอบคลุมทุกพื้นที่ รวมถึงสามารถรองรับความต้องการของประชาชนทั้งในระดับครัวเรือน อุตสาหกรรมและการท่องเที่ยวได้ในระดับหนึ่ง ส่งผลให้ประเทศไทยได้รับคะแนนและอันดับดัชนีวัดประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ระหว่างประเทศของประเทศไทยดีขึ้น จากปี พ.ศ. ๒๕๖๑ ประเทศไทยได้อันดับที่ ๓๖ คะแนนรวม เท่ากับ ๓.๑๔ คะแนน เพิ่มขึ้นในปี พ.ศ. ๒๕๖๖ ประเทศไทยได้อันดับที่ ๓๑ คะแนนรวม เท่ากับ ๓.๓ คะแนน

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) เป็นหน่วยงานราชการภายใต้สังกัดกระทรวงคมนาคม ทำหน้าที่เกี่ยวกับการเสนอแนะนโยบายและจัดทำแผนหลัก แผนแม่บท และยุทธศาสตร์การพัฒนา ระบบการขนส่งและจราจร ความปลอดภัยและสิ่งแวดล้อมในระบบการขนส่งของประเทศ รวมทั้งเสนอแนะกรอบและทิศทางการดำเนินงานด้านคมนาคมขนส่ง รวมทั้งทำให้เกิดการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย สนข. จึงได้ดำเนินการจัดทำรายงานผลการจัดอันดับดัชนีวัดประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ระหว่างประเทศ (International Logistics Performance Index) เพื่อเป็นเครื่องมือสำคัญที่ช่วยในการประเมินประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ของประเทศไทยเมื่อเทียบกับประเทศอื่น ๆ สามารถนำไปต่อยอดเพื่อวางแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน การปรับปรุงกระบวนการทางการค้า การดึงดูดการลงทุนจากต่างประเทศ เสริมสร้างความสามารถในการแข่งขันของประเทศให้บรรลุเป้าหมายการเป็นประเทศที่พัฒนาแล้ว เศรษฐกิจเติบโตอย่างมีเสถียรภาพและยั่งยืน จำเป็นต้องให้ความสำคัญกับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์เพื่อรองรับและสนับสนุนการสร้างความสามารถในการแข่งขันของประเทศในด้านต่าง ๆ

สนข. ในฐานะผู้จัดทำหวังเป็นอย่างยิ่งว่า รายงานผลการจัดอันดับดัชนีวัดประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ระหว่างประเทศ (International Logistics Performance Index) จะเป็นแนวทางสำหรับวางแผนและเสนอแนะแนวทางการดำเนินงานของระบบโลจิสติกส์ในประเทศ เพื่อยกระดับภาคการผลิตและการบริการ และสามารถแข่งขันกับประเทศอื่น ๆ ได้ในระดับสากล รวมทั้งสนับสนุนให้เกิดความเชื่อมโยงกับอนุภูมิภาคและภูมิภาคอย่างเป็นระบบต่อไป

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

กันยายน ๒๕๖๘

สารบัญ

เรื่อง	หน้า
บทที่ ๑ บทนำ	
๑.๑ ความเป็นมา	๑ - ๑
๑.๒ วัตถุประสงค์	๑ - ๒
๑.๓ ขอบเขตของการศึกษา	๑ - ๒
๑.๔ ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	๑ - ๒
บทที่ ๒ การสำรวจการจัดอันดับดัชนีวัดประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ระหว่างประเทศ (International Logistics Performance Index)	
แบบสำรวจการจัดอันดับดัชนีวัดประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ระหว่างประเทศ	๒ - ๑
บทที่ ๓ การวิเคราะห์ผลการจัดอันดับดัชนีวัดประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ระหว่างประเทศ ปี พ.ศ. ๒๕๖๖	
๓.๑ การวิเคราะห์ผลการสำรวจของแบบสำรวจการจัดอันดับดัชนีวัดประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ระหว่างประเทศ ปี พ.ศ. ๒๕๖๖	๓ - ๑
๓.๒ ผลการสำรวจแบบสำรวจการจัดอันดับดัชนีวัดประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ระหว่างประเทศ ปี พ.ศ. ๒๕๖๖	๓ - ๑
๓.๒.๑ ผลการสำรวจแบบสำรวจการจัดอันดับดัชนีวัดประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ระหว่างประเทศ ปี พ.ศ. ๒๕๖๖	๓ - ๑
๓.๒.๒ ผลการสำรวจการจัดอันดับดัชนีวัดประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ระหว่างประเทศ ปี พ.ศ. ๒๕๖๖ แยกตามการกระจายตัวตามภูมิภาค	๓ - ๒
๓.๒.๓ ผลการสำรวจการจัดอันดับดัชนีวัดประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ระหว่างประเทศ แยกตามประเภทรูปแบบการให้บริการขนส่งของผู้ตอบแบบสำรวจ	๓ - ๓
บทที่ ๔ การจัดอันดับดัชนีประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ระหว่างประเทศ ปี พ.ศ. ๒๕๖๖ (จากผู้ตอบแบบสำรวจ ๑๓๙ ประเทศทั่วโลก)	
๔.๑ ผลการประเมินคะแนน International LPI ปี พ.ศ. ๒๕๖๖	๔ - ๒
๔.๒ การสำรวจตัวชี้วัดประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ระหว่างประเทศ (International Logistics Performance Index : LPI)	๔ - ๓
๔.๒.๑ ตัวชี้วัดประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ระหว่างประเทศ	๔ - ๓
๔.๒.๒ ข้อจำกัดของดัชนีประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ (International LPI) และการตีความคะแนน	๔ - ๔
๔.๒.๓ สรุปผลการสำรวจดัชนีประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ (International LPI) ปี พ.ศ. ๒๕๖๖	๔ - ๔
๔.๒.๔ การจำแนกกลุ่มประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ระหว่างประเทศ	๔ - ๔
๔.๒.๕ การประเมิน International LPI แบบทวิภาคีระหว่างกลุ่มรายได้	๔ - ๕
๔.๒.๖ ประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์แยกตามองค์ประกอบหลักของ International LPI	๔ - ๖
๔.๒.๗ พลวัตของคะแนน International LPI ในช่วงปี พ.ศ. ๒๕๕๕ - ๒๕๖๖	๔ - ๗

สารบัญ (ต่อ)

เรื่อง	หน้า
๔.๒.๘ ผลกระทบของวิกฤตการณ์ห่วงโซ่อุปทาน	๔ - ๘
๔.๓ ฐานข้อมูลใหม่สำหรับ International LPI พ.ศ. ๒๕๖๖	๔ - ๙
๔.๓.๑ การขนส่งตู้คอนเทนเนอร์ทางเรือ (Container Shipping Indicators) โดย MDS Transmodal	๔ - ๙
๔.๓.๒ โลจิสติกส์การบิน (Aviation Logistics) โดย Cargo iQ	๔ - ๑๐
๔.๓.๓ การขนส่งทางไปรษณีย์ (Postal Indicators) โดย Universal Postal Union : UPU	๔ - ๑๐
๔.๓.๔ ความล่าช้าในการนำเข้า - ส่งออกตู้คอนเทนเนอร์ (Import - Export Delays for Containers) โดย TradeLens	๔ - ๑๐
๔.๓.๕ ความล่าช้าในการนำเข้า - ส่งออกตู้คอนเทนเนอร์ (Import - Export Delays for Containers) โดย MarineTraffic	๔ - ๑๑
๔.๔ การเปลี่ยนแปลงของอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ระหว่าง ปี พ.ศ. ๒๕๖๑ และ พ.ศ. ๒๕๖๖	๔ - ๑๑
๔.๔.๑ การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา ๒๐๑๙ (COVID-19)	๔ - ๑๑
๔.๔.๒ สถานการณ์ความขัดแย้งระหว่างประเทศ	๔ - ๑๒
๔.๔.๓ แนวคิดโลจิสติกส์สีเขียว (Green Logistics)	๔ - ๑๒
บทที่ ๕ การจัดอันดับดัชนีวัดประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ระหว่างประเทศของประเทศไทย ปี พ.ศ. ๒๕๖๖ (International LPI of Thailand)	
๕.๑ คะแนนดัชนีวัดประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ระหว่างประเทศของประเทศไทย ปี พ.ศ. ๒๕๖๖	๕ - ๑
๕.๒ อันดับดัชนีประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ระหว่างประเทศของประเทศไทย ปี พ.ศ. ๒๕๖๖	๕ - ๑
๕.๓ เปรียบเทียบประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ระหว่างประเทศสมาชิกอาเซียน	๕ - ๓
บทที่ ๖ ข้อเสนอแนะสำหรับการพัฒนาคะแนนดัชนีวัดประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ในประเทศไทย	
๖.๑ ข้อเสนอแนะด้านพิธีการศุลกากร	๖ - ๑
๖.๒ ข้อเสนอแนะด้านโครงสร้างพื้นฐานด้านขนส่งและเทคโนโลยีสารสนเทศ	๖ - ๒
๖.๓ ข้อเสนอแนะด้านการเตรียมการขนส่งระหว่างประเทศ	๖ - ๓
๖.๔ ข้อเสนอแนะด้านสมรรถนะผู้ให้บริการโลจิสติกส์ทั้งภาครัฐและธุรกิจ	๖ - ๓
๖.๕ ข้อเสนอแนะด้านความตรงต่อเวลาของการบริการ	๖ - ๔
๖.๖ ข้อเสนอแนะด้านระบบติดตามและตรวจสอบสินค้า	๖ - ๔

สารบัญตาราง

ตารางที่		หน้า
๒ - ๑	กลุ่มประเทศรายได้ตามเกณฑ์รายได้ประชาชาติต่อประชากรของธนาคารโลก	๒ - ๒
๒ - ๒	วิธีการเลือกกลุ่มประเทศสำหรับตอบแบบสำรวจการจัดอันดับดัชนีวัดประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ระหว่างประเทศ (Methodology for selecting country group for survey respondents)	๒ - ๒
๒ - ๓	แบบสำรวจตัวชี้วัดประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ระหว่างประเทศ (International LPI Survey)	๒ - ๕
๔ - ๑	ผลการประเมินคะแนน International LPI เฉลี่ย ๑๐ อันดับแรกและ ๑๐ อันดับล่างสุด ปี พ.ศ. ๒๕๕๐ - ๒๕๖๖	๔ - ๑
๔ - ๒	ความแตกต่างของคะแนนเฉลี่ยแยกตามประเภทของกลุ่มรายได้	๔ - ๖
๕ - ๑	คะแนนและอันดับดัชนีวัดประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ระหว่างประเทศของประเทศไทย ปี พ.ศ. ๒๕๖๖	๕ - ๒
๕ - ๒	คะแนนและอันดับดัชนีวัดประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ระหว่างประเทศของประเทศไทย ปี พ.ศ. ๒๕๖๖ แยกรายองค์ประกอบหลัก	๕ - ๔

สารบัญภาพ

ภาพที่		หน้า
๓ - ๑	สัดส่วนผู้ตอบแบบสำรวจแยกตามรายได้ของกลุ่มประเทศ (By Country Income Group)	๓ - ๒
๓ - ๒	สัดส่วนผู้ตอบแบบสำรวจแยกตามการกระจายตัวตามภูมิภาค (By Location)	๓ - ๒
๓ - ๓	สัดส่วนผู้ตอบแบบสำรวจแยกตามประเภทรูปแบบการให้บริการขนส่ง (By Transport Mode)	๓ - ๓
๓ - ๔	สัดส่วนของผู้ตอบแบบสำรวจที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางถนน (By Economic Activity Type)	๓ - ๔
๔ - ๑	คะแนน International LPI ทั่วโลก	๔ - ๑
๔ - ๒	คะแนน International LPI เฉลี่ยทั่วโลก ระหว่างปี พ.ศ. ๒๕๕๓ - ๒๕๖๖	๔ - ๒
๔ - ๓	ตัวชี้วัดประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ระหว่างประเทศ	๔ - ๓
๔ - ๔	การจำแนกกลุ่มประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ระหว่างประเทศ	๔ - ๕
๔ - ๕	ประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์แยกตามองค์ประกอบหลักของ International LPI	๔ - ๗
๔ - ๖	คะแนน International LPI ทั่วโลก ระหว่างปี พ.ศ. ๒๕๖๕ - ๒๕๖๖	๔ - ๘
๔ - ๗	คะแนน International LPI องค์ประกอบด้านความตรงต่อเวลา (Timeliness)	๔ - ๙
๕ - ๑	คะแนนดัชนีวัดประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ระหว่างประเทศของประเทศไทย ปี พ.ศ. ๒๕๖๖	๕ - ๒
๕ - ๒	อันดับดัชนีวัดประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ระหว่างประเทศของประเทศไทย ปี พ.ศ. ๒๕๖๖	๕ - ๓
๕ - ๓	กลุ่มตามดัชนีวัดประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ระหว่างประเทศของประเทศไทย อาเซียน	๕ - ๔

บทที่ ๑

บทนำ

๑.๑ ความเป็นมา

ธนาคารโลก (World Bank) หรือ สถาบันการเงินระหว่างประเทศ ประกอบด้วย ๒ สถาบันหลัก ได้แก่ ๑) ธนาคารระหว่างประเทศเพื่อการบูรณะและวิวัฒนาการ (International Bank for Reconstruction and Development : IBRD) และ ๒) สมาคมพัฒนาการระหว่างประเทศ (International Development Association : IDA) ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของกลุ่มธนาคารโลกที่ให้ความช่วยเหลือทางการเงินแก่ประเทศที่ยากจนที่สุดในโลก ผ่านเงินกู้ดอกเบี้ยต่ำถึงศูนย์และเงินช่วยเหลือ เพื่อช่วยให้ประเทศเหล่านั้นสามารถจัดความยากจน ส่งเสริมการเติบโตทางเศรษฐกิจ และสร้างคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้น โดยธนาคารโลกก่อตั้งขึ้นมาจากการประชุม United Nations Monetary and Financial Conference หรือ Bretton Woods Conference ที่เบรตตันวูดส์ สหรัฐอเมริกา เมื่อวันที่ ๒๗ กรกฎาคม พ.ศ. ๒๔๘๘ โดยประเทศมหาอำนาจในทวีปอเมริกาเหนือและยุโรป ซึ่งต้องการให้ธนาคารโลกเป็นทบวงการชำนัญพิเศษแห่งสหประชาชาติที่ให้ความช่วยเหลือประเทศกำลังพัฒนา ทั้งด้านการเงินและการให้คำปรึกษาทางวิชาการและเทคนิค รวมทั้งนำเสนอแนวโน้มและการประเมินเศรษฐกิจโลก ซึ่งประเทศมหาอำนาจในทวีปอเมริกาเหนือและทวีปยุโรปมีจุดมุ่งหมายเพื่อช่วยให้ประเทศสมาชิกได้ทำการฟื้นฟูประเทศหลังสงครามโลกครั้งที่สอง มุ่งเน้นการลงทุนเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการผลิตและเร่งรัดการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจ ปัจจุบันธนาคารโลกมีสำนักงานใหญ่ตั้งที่กรุงวอชิงตัน ดี.ซี. สหรัฐอเมริกา มีประเทศสมาชิกทั้งหมด ๑๘๙ ประเทศ เงินทุนของธนาคารโลกได้มาจากการจำหน่ายพันธบัตรในตลาดการเงินสำคัญของโลก ค่าบำรุงจากประเทศสมาชิก และเงินค่าหุ้นของประเทศสมาชิก

ธนาคารโลกได้จัดทำดัชนีวัดประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ (International Logistics Performance Index : LPI) ขึ้นเพื่อวัดและเปรียบเทียบประสิทธิภาพของระบบโลจิสติกส์ในแต่ละประเทศ โดยมีวัตถุประสงค์หลักเพื่อช่วยเหลือผู้กำหนดนโยบายและผู้ประกอบการให้เข้าใจถึงจุดแข็งและจุดอ่อนของห่วงโซ่อุปทานของตนเอง และส่งเสริมการเติบโตทางเศรษฐกิจ ซึ่งเป็นการนำเสนอมุมมองเกี่ยวกับประสิทธิภาพโลจิสติกส์ทางการค้า จาก ๑๓๙ ประเทศทั่วโลก เช่น เครือข่ายของบริการที่สนับสนุนการเคลื่อนที่ทางกายภาพของสินค้า การค้าข้ามพรมแดน และพาณิชย์ภายในประเทศ ซึ่งประกอบด้วยการขนส่ง คลังสินค้า นายหน้า บริการจัดส่งด่วน การปฏิบัติการขนส่งสินค้าที่ท่าเรือ และการจัดการข้อมูลและสารสนเทศที่เกี่ยวข้อง เป็นต้น โดยการทำการ International LPI จะดำเนินการสำรวจจากผู้เชี่ยวชาญด้านโลจิสติกส์โดยเฉพาะ ซึ่งรวบรวมจากฐานข้อมูลขนาดใหญ่ (Big Data) เกี่ยวกับการเคลื่อนย้ายของตู้คอนเทนเนอร์ขนส่งทางทะเล การขนส่งทางอากาศ และพัสดุไปรษณีย์ ตามเส้นทางการค้าและประตูการค้า ทั้งนี้การสำรวจ LPI ปี พ.ศ. ๒๕๖๖ ได้เริ่มดำเนินการตั้งแต่วันที่ ๖ กันยายน ถึง ๕ พฤศจิกายน ๒๕๖๕ ซึ่งได้ดำเนินการสำรวจโดยผู้เชี่ยวชาญด้านโลจิสติกส์โดยเฉพาะจำนวน ๖๕๒ ราย จากประเทศคู่ค้า ๑๑๕ ประเทศ โดยทำแบบสำรวจวัดประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ระหว่างประเทศ จำนวน ๔,๐๙๐ ครั้ง ในทุกภูมิภาคทั่วโลก ซึ่งแตกต่างจากฉบับก่อนหน้านี้ เนื่องจากการสำรวจ International LPI ปี พ.ศ. ๒๕๖๖ จะไม่มีคำถามเกี่ยวกับคุณภาพโลจิสติกส์ในประเทศที่ผู้เชี่ยวชาญด้านโลจิสติกส์ดังกล่าวปฏิบัติงานอยู่ เนื่องจากการประเมินประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ภายในประเทศเพื่อให้แบบสำรวจมีความกระชับ เข้าใจง่าย และอำนวยความสะดวกในการตอบแบบสำรวจมากยิ่งขึ้น นอกจากนี้คณะผู้สำรวจยังเผชิญกับความยากลำบากในการดำเนินการสำรวจในปี พ.ศ. ๒๕๖๓ - ๒๕๖๔ เนื่องจากโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) และได้เลื่อนการสำรวจไปเป็นปี พ.ศ. ๒๕๖๖ นั่นเอง

๑.๒ วัตถุประสงค์

๑) เป็นเครื่องมือสำคัญที่ช่วยให้ประเทศต่าง ๆ ทั่วโลกสามารถประเมินประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ของตนเอง เมื่อเทียบกับประเทศอื่น ๆ สามารถนำไปต่อยอดเพื่อวางแผนการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน การปรับปรุงกระบวนการทางการค้า และการดึงดูดการลงทุนจากต่างประเทศ

๒) มุ่งเน้นการบันทึกการปรับตัวและเปลี่ยนแปลงของระบบโลจิสติกส์ในช่วงเวลาที่ห่วงโซ่อุปทานทั่วโลกได้รับผลกระทบอย่างรุนแรงจากวิกฤตการณ์ต่าง ๆ เช่น การแพร่ระบาดของเชื้อไวรัส COVID-19 และความขัดแย้งทางภูมิรัฐศาสตร์

๓) เสริมความน่าเชื่อถือของข้อมูล เนื่องจากในรายงาน International LPI พ.ศ. ๒๕๖๖ ธนาคารโลกได้นำวิธีการใหม่มาใช้โดยผสมผสานข้อมูลจากการสำรวจผู้เชี่ยวชาญด้านโลจิสติกส์เข้ากับข้อมูลจริงจากการติดตามการขนส่งแบบฐานข้อมูลขนาดใหญ่ (Big Data) เป็นครั้งแรก การใช้วิธีการนี้ทำให้ผลลัพธ์ที่ได้มีความแม่นยำและน่าเชื่อถือมากขึ้นกว่าเดิม ช่วยให้สามารถระบุปัญหาคอขวดในห่วงโซ่อุปทานในระบบโลจิสติกส์ได้อย่างเป็นรูปธรรม

๔) สร้างแรงจูงใจในการพัฒนาและเสริมสร้างการแข่งขันเชิงบวกให้แก่ประเทศต่าง ๆ เพื่อพัฒนาประสิทธิภาพโลจิสติกส์ของตนเองให้ดีขึ้น ซึ่งจะนำไปสู่การลดต้นทุนการค้าและเพิ่มความสามารถในการแข่งขันในตลาดโลกได้

๑.๓ ขอบเขตของการศึกษา

การสำรวจ International LPI เริ่มดำเนินการตั้งแต่วันที่ ๖ กันยายน ถึง ๕ พฤศจิกายน ๒๕๖๕ ประกอบด้วย การประเมินระหว่างประเทศ โดยผู้เชี่ยวชาญด้านโลจิสติกส์ ๖๕๒ ราย จาก ๑๑๕ ประเทศของสมาชิกธนาคารโลก จำนวน ๔,๐๙๐ ครั้ง เพื่อให้ผลลัพธ์ครอบคลุม ๑๓๙ ประเทศทั่วโลก

๑.๔ ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

๑.๔.๑) สำหรับภาครัฐ

๑) เป็นเครื่องมือเชิงกลยุทธ์สำหรับการวางแผนและปรับปรุง เนื่องจากรายงาน International LPI ให้ข้อมูลเชิงลึกที่แม่นยำเกี่ยวกับจุดแข็งและจุดอ่อนของระบบโลจิสติกส์ในประเทศ เมื่อเทียบกับมาตรฐานสากล ซึ่งช่วยให้รัฐบาลสามารถกำหนดนโยบายและจัดลำดับความสำคัญของการลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานหรือการปฏิรูปกระบวนการทางการค้าได้อย่างมีประสิทธิภาพและตรงเป้าหมาย

๒) เพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันระดับประเทศ การจัดอันดับ International LPI เป็นการสร้างแรงจูงใจให้ประเทศต่าง ๆ พัฒนาประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์อย่างต่อเนื่อง ซึ่งส่งผลโดยตรงต่อการลดต้นทุนการค้า อำนวยความสะดวกในการนำเข้าและส่งออก และเพิ่มความน่าดึงดูดสำหรับนักลงทุนต่างชาติ

๓) ใช้เป็นเกณฑ์ในการวัดผลความก้าวหน้า ซึ่งหน่วยงานผู้กำหนดนโยบายสามารถใช้ดัชนีนี้เพื่อติดตามความก้าวหน้าของมาตรการที่ได้ดำเนินการไปแล้ว และประเมินผลลัพธ์ของการลงทุนในโครงการพัฒนาโลจิสติกส์ต่าง ๆ

๑.๔.๒) สำหรับภาคเอกชน

๑) สนับสนุนการตัดสินใจเชิงกลยุทธ์ สำหรับผู้ประกอบการสามารถใช้คะแนน International LPI เป็นข้อมูลสำคัญในการตัดสินใจเชิงธุรกิจ เช่น การเลือกเส้นทางการค้าที่มีประสิทธิภาพสูงสุด การประเมินความเสี่ยงด้านโลจิสติกส์ของตลาดใหม่ หรือการเลือกคู่ค้าในห่วงโซ่อุปทานที่มีคุณภาพ เป็นต้น

๒) เพิ่มประสิทธิภาพการดำเนินงาน รายงาน International LPI ช่วยให้ธุรกิจสามารถระบุและแก้ไขปัญหาคอขวดในห่วงโซ่อุปทาน (Supply Chain Bottleneck) ของตนเองได้แม่นยำขึ้น ส่งผลให้การบริหารจัดการสินค้าคงคลังและการจัดส่งสินค้าเป็นไปอย่างราบรื่น ลดความล่าช้าและต้นทุนที่ไม่จำเป็น

๓) สร้างความได้เปรียบในการแข่งขัน การเข้าถึงข้อมูลที่ทันสมัยและเป็นกลางจากรายงาน International LPI ช่วยให้ธุรกิจสามารถนำมาใช้ในการเจรจาต่อรองกับผู้ให้บริการขนส่งหรือคู่ค้า เพื่อให้ได้เงื่อนไขการค้าที่เหมาะสมและเป็นธรรมมากขึ้น

บทที่ ๒

การสำรวจการจัดอันดับดัชนีวัดประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ระหว่างประเทศ (International Logistics Performance Index)

การสำรวจการจัดอันดับดัชนีวัดประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ระหว่างประเทศ (International Logistics Performance Index) หรือ International LPI เป็นเครื่องมือเปรียบเทียบมาตรฐานแบบสื่อปฏิสัมพันธ์เชิงโต้ตอบที่สร้างขึ้นเพื่อช่วยให้ประเทศต่าง ๆ ระบุความท้าทายและโอกาสที่พวกเขาเผชิญในการดำเนินงานด้านโลจิสติกส์การค้า และสิ่งที่สามารถทำได้เพื่อพัฒนาประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ระหว่างประเทศ โดยในปี พ.ศ. ๒๕๖๖ เปิดโอกาสให้มีการเปรียบเทียบการจัดอันดับดัชนีวัดประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ระหว่างประเทศจำนวนทั้งสิ้น ๑๓๙ ประเทศ

แบบสำรวจการจัดอันดับดัชนีวัดประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ระหว่างประเทศ

การสำรวจการจัดอันดับดัชนีวัดประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ระหว่างประเทศ เป็นการทำแบบสำรวจระหว่างประเทศของผู้ตอบแบบสำรวจ ซึ่งเป็นผู้เชี่ยวชาญด้านโลจิสติกส์โดยเฉพาะของประเทศนั้น ๆ จำนวน ๒ กลุ่ม ดังนี้

กลุ่มที่ ๑ : ผู้ตอบแบบสำรวจจากประเทศชายฝั่งทะเล (Coastal Countries)

กลุ่มที่ ๒ : ผู้ตอบแบบสำรวจจากประเทศที่ไม่มีทางออกสู่ทะเล (Landlocked Countries)

โดยระบบจะเลือกประเทศคู่ค้าที่สำคัญในการนำเข้า - ส่งออกของแต่ละประเทศที่ผู้ตอบแบบสำรวจปฏิบัติงานอยู่จำนวน ๘ ประเทศคู่ค้า ซึ่งวิธีการเลือกประเทศคู่ค้าขึ้นอยู่กับประเภทกลุ่มรายได้ของประเทศผู้ตอบแบบสำรวจ ซึ่งธนาคารโลกได้ใช้เกณฑ์รายได้ประชาชาติต่อประชากร (Gross National Income per capita : GNI per capita) วิธีการคำนวณ Atlas Method ประจำปี พ.ศ. ๒๕๖๐ จำแนกกลุ่มรายได้ออกเป็น ๔ กลุ่มรายได้ ดังนี้ แสดงดังตารางที่ ๒ - ๑

๑) ประเทศรายได้ต่ำ (Low - income countries) : มีรายได้ประชาชาติต่อประชากรน้อยกว่า ๙๙๕ ดอลลาร์สหรัฐ มักเป็นประเทศที่อยู่ในทวีปแอฟริกา หรือประเทศที่มีปัญหาความขัดแย้งทางการเมืองและเศรษฐกิจ เช่น สาธารณรัฐประชาธิปไตยคองโก ไคบีเรีย และซูดานใต้ เป็นต้น

๒) ประเทศรายได้ปานกลางระดับล่าง (Lower - middle - income countries) : มีรายได้ประชาชาติต่อประชากรระหว่าง ๙๙๖ ถึง ๓,๘๙๕ ดอลลาร์สหรัฐ เช่น สาธารณรัฐอินเดีย สาธารณรัฐอิสลามปากีสถาน และสาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม เป็นต้น

๓) ประเทศรายได้ปานกลางระดับบน (Upper - middle - income countries) : มีรายได้ประชาชาติต่อประชากรระหว่าง ๓,๘๙๖ - ๑๒,๐๕๕ ดอลลาร์สหรัฐ เช่น ประเทศไทย สหพันธ์สาธารณรัฐบราซิล และสหพันธรัฐมาเลเซีย เป็นต้น

๔) ประเทศรายได้สูง (High - income countries) : มีรายได้ประชาชาติต่อประชากรมากกว่า ๑๒,๐๕๖ ดอลลาร์สหรัฐ ส่วนใหญ่เป็นประเทศพัฒนาแล้วในทวีปยุโรป อเมริกาเหนือ และเอเชียตะวันออก เช่น สหรัฐอเมริกา สหพันธรัฐเยอรมนี ประเทศญี่ปุ่น และสาธารณรัฐสิงคโปร์ เป็นต้น

ตารางที่ ๒ - ๑ กลุ่มประเทศรายได้ตามเกณฑ์รายได้ประชาชาติต่อประชากรของธนาคารโลก

ประเทศรายได้	คำอธิบาย	ตัวอย่าง
๑) ประเทศรายได้น้อย (Low - income countries)	- รายได้ประชาชาติต่อประชากรน้อยกว่า ๙๙๕ ดอลลาร์สหรัฐ - มักเป็นประเทศที่อยู่ในทวีปแอฟริกา หรือประเทศที่มีปัญหาความขัดแย้งทางการเมืองและเศรษฐกิจ	- สาธารณรัฐอินเดีย - สาธารณรัฐอิสลามปากีสถาน - สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม
๒) ประเทศรายได้ปานกลางระดับล่าง (Lower - middle - income countries)	รายได้ประชาชาติต่อประชากรระหว่าง ๙๙๖ - ๓,๘๙๕ ดอลลาร์สหรัฐ	- สาธารณรัฐอินเดีย - สาธารณรัฐอิสลามปากีสถาน - สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม
๓) ประเทศรายได้ปานกลางระดับล่าง (Lower - middle - income countries)	รายได้ประชาชาติต่อประชากรระหว่าง ๓,๘๙๖ - ๑๒,๐๕๕ ดอลลาร์สหรัฐ	- ประเทศไทย - สหพันธ์สาธารณรัฐบราซิล - สหพันธรัฐมาเลเซีย
๔) ประเทศรายได้สูง (High - income countries)	- รายได้ประชาชาติต่อประชากรมากกว่า ๑๒,๐๕๖ ดอลลาร์สหรัฐ - ส่วนใหญ่เป็นประเทศพัฒนาแล้วในทวีปยุโรป อเมริกาเหนือ และเอเชียตะวันออก	- สหรัฐอเมริกา - สหพันธ์รัฐเยอรมนี - ประเทศญี่ปุ่น - สาธารณรัฐสิงคโปร์

อ้างอิง : ธนาคารโลก (๒๕๖๖)

ทั้งนี้ ในกรณีของประเทศที่ไม่มีทางออกสู่ทะเลจะเลือกประเทศคู่ค้าตามประเทศเพื่อนบ้าน ซึ่งเป็นประเทศที่เชื่อมต่อหรือเป็นประตูการค้าที่เชื่อมโยงไปยังตลาดต่างประเทศ ตามตารางที่ ๒ - ๒

ตารางที่ ๒ - ๒ วิธีการเลือกกลุ่มประเทศสำหรับตอบแบบสำรวจการจัดอันดับดัชนีวัดประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ระหว่างประเทศ (Methodology for selecting country group for survey respondents)

ผู้ตอบแบบสำรวจ	กลุ่มประเทศ		
	รายได้น้อย	รายได้ปานกลาง	รายได้สูง
ประเทศชายฝั่งทะเล (Coastal Countries)	๕ ประเทศคู่ค้าส่งออกที่สำคัญที่สุด ๓ ประเทศคู่ค้านำเข้าที่สำคัญที่สุด	๓ ประเทศคู่ค้าส่งออกที่สำคัญที่สุด - ประเทศคู่ค้านำเข้าที่สำคัญที่สุด ๔ ประเทศ โดยสุ่ม ๑ ประเทศจากแต่ละกลุ่มประเทศ ดังนี้ ๑) แอฟริกา ๒) เอเชียตะวันออกและเอเชียกลาง ๓) ละตินอเมริกา ๔) ยุโรป เอเชียกลาง และสมาชิกองค์การเพื่อความร่วมมือทางเศรษฐกิจและการพัฒนา (Organization for Economic Co-operation and Development : OECD)	๒ ประเทศ โดยสุ่มจากรายชื่อประเทศคู่ค้าส่งออกที่สำคัญที่สุด ๕ ประเทศ ๕ ประเทศคู่ค้านำเข้าที่สำคัญที่สุด ๔ ประเทศ โดยสุ่ม ๑ ประเทศจากแต่ละกลุ่มประเทศ ดังนี้ ๑) แอฟริกา ๒) เอเชียตะวันออกและเอเชียกลาง ๓) ละติน ๔) ยุโรป เอเชียกลาง และสมาชิกองค์การเพื่อความร่วมมือทางเศรษฐกิจและการพัฒนา (Organization for Economic Co-operation and Development : OECD)
ประเทศที่ไม่มีทางออกสู่ทะเล (Landlocked Countries)	๔ ประเทศคู่ค้าส่งออกที่สำคัญที่สุด ๒ ประเทศคู่ค้านำเข้าที่สำคัญที่สุด	๓ ประเทศคู่ค้าส่งออกที่สำคัญที่สุด - ประเทศคู่ค้านำเข้าที่สำคัญที่สุด	๒ ประเทศ โดยสุ่ม ๑ ประเทศจากแต่ละกลุ่มประเทศในข้อ ๑) - ๔)

ตารางที่ ๒ - ๒ วิธีการเลือกกลุ่มประเทศสำหรับตอบแบบสำรวจการจัดอันดับดัชนีวัดประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ระหว่างประเทศ (Methodology for selecting country group for survey respondents)

ผู้ตอบแบบสำรวจ	กลุ่มประเทศ		
	รายได้ต่ำ	รายได้ปานกลาง	รายได้สูง
ประเทศที่ไม่มีทางออกสู่ทะเล (Landlocked Countries) (ต่อ)	- ๒ ประเทศที่เชื่อมต่อสู่ตลาดระหว่างประเทศ (Land - bridge countries)*	- ๒ ประเทศที่เชื่อมโยงการขนส่งที่ไม่มีทางออกสู่ทะเล (Land-Bridge) - ๒ ประเทศ โดยสุ่ม ๑ ประเทศจากแต่ละกลุ่มประเทศ ดังนี้ ๑) แอฟริกา เอเชียตะวันออก และเอเชียกลาง ๒) ยุโรป เอเชียกลาง และสมาชิกองค์การเพื่อความร่วมมือทางเศรษฐกิจและการพัฒนา (Organization for Economic Co-operation and Development : OECD)	

อ้างอิง : ธนาคารโลก (๒๕๖๖)

หมายเหตุ : *ประเทศที่เชื่อมต่อสู่ตลาดระหว่างประเทศ หมายถึง ประเทศที่ไม่มีทางออกสู่ทะเล (Landlocked country) ซึ่งใช้ประเทศเพื่อนบ้านเป็นเส้นทางในการเข้าถึงทะเลหรือมหาสมุทรเพื่อทำการค้าขายกับต่างประเทศ เช่น อัฟกานิสถาน เป็นประเทศที่ไม่มีทางออกสู่ทะเล และต้องพึ่งพาประเทศเพื่อนบ้านอย่าง ปากีสถาน และ อิหร่าน ในการส่งออกและนำเข้าสินค้าทางทะเล ประเทศเหล่านี้จึงทำหน้าที่เป็น “Land-bridge” ให้แก่อัฟกานิสถาน

ซึ่งแบบสำรวจตัวชี้วัดประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ระหว่างประเทศ (International LPI) ประกอบด้วยคำถาม จำนวน ๒ ส่วน ดังนี้

๑) คำถามพื้นฐานเกี่ยวกับผู้ตอบแบบสำรวจ (Begin Survey) จำนวน ๓ ข้อ (ข้อที่ ๑ - ๓) ดังนี้

๑.๑) คำถามข้อที่ ๑ : ธุรกิจหลักของผู้ตอบแบบสำรวจ

- ๑.๑.๑) การบริหารจัดการขนส่งสินค้า (Freight forwarding)
- ๑.๑.๒) การให้บริการขนส่งสินค้า (Freight transport)
- ๑.๑.๓) การส่งออกและนำเข้าสินค้า ในฐานะเจ้าของสินค้า (Export/Import (Shipper))
- ๑.๑.๔) ตัวแทนผู้นำเข้าหรือผู้ส่งออกสินค้า (Customs brokerage)
- ๑.๑.๕) การให้บริการด้านอื่น ๆ

๑.๒) คำถามข้อที่ ๒ : ความสัมพันธ์ระหว่างธุรกิจหลักและรูปแบบการขนส่งสินค้า

- ๑.๒.๑) การขนส่งทางน้ำ (Maritime)
- ๑.๒.๒) การขนส่งทางบก (Road)
- ๑.๒.๓) การขนส่งทางราง (Rail)
- ๑.๒.๔) การขนส่งทางอากาศ (Air Transport)
- ๑.๒.๕) บริการจัดส่งด่วน (Express delivery)
- ๑.๒.๖) การขนส่งหลายรูปแบบ/ช่องทาง (Multimodal)

๑.๓) คำถามข้อที่ ๓ : ประเทศที่ผู้ตอบแบบสำรวจกำลังปฏิบัติงานอยู่

๒) คำถามสำคัญเกี่ยวกับการจัดอันดับดัชนีวัดประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ระหว่างประเทศ (International LPI)
จำนวน ๘ ข้อ (ข้อที่ ๔ - ๑๑) โดยให้ผู้ตอบแบบสำรวจประเมินความพึงพอใจตั้งแต่ ๑ ถึง ๕ คะแนน โดยที่ ๑ คือ ต่ำมาก (คุณภาพแย่มาก) ไปยัง ๕ คือ สูงมาก (คุณภาพดีมาก) ให้แก่ประเทศคู่ค้าตัวเลือกในแบบสำรวจ

จำนวน ๘ ประเทศ ซึ่งมีเกณฑ์การคัดเลือกเฉพาะเพื่อให้ได้ข้อมูลที่มีความเกี่ยวข้องและครอบคลุมสถานการณ์ของผู้ตอบแบบสำรวจมากที่สุด โดยมีหลักเกณฑ์ ดังนี้

๑) ประเทศคู่ค้าส่งออกและนำเข้าที่สำคัญที่สุดของประเทศผู้ตอบแบบสำรวจ โดยจะเป็นประเทศที่ผู้ตอบแบบสำรวจ ซึ่งเป็นผู้เชี่ยวชาญด้านโลจิสติกส์ในประเทศนั้น ๆ มีการติดต่อค้าขายด้วยบ่อยครั้ง ทั้งในด้านการส่งออกและนำเข้า เพราะผู้ตอบแบบสำรวจจะมีประสบการณ์ตรง สามารถให้ข้อมูลที่แม่นยำได้ และจำนวนประเทศคู่ค้าที่สำคัญจะแตกต่างกันไปขึ้นอยู่กับประเภทของประเทศผู้ตอบแบบสำรวจ เช่น ประเทศที่มีรายได้สูง ประเทศรายได้ปานกลาง และประเทศที่ไม่มีทางออกสู่ทะเล เป็นต้น

๒) การสุ่มเลือก (Random Selection) นอกเหนือจากประเทศคู่ค้าที่สำคัญแล้ว จะมีการสุ่มเลือกประเทศอื่น ๆ เพิ่มเติมเพื่อให้เกิดความหลากหลายและครอบคลุมภูมิภาคต่าง ๆ

๓) ประเทศที่ไม่มีทางออกสู่ทะเล (Landlocked Countries) สำหรับผู้ตอบแบบสำรวจที่อยู่ในประเทศที่ไม่มีทางออกสู่ทะเล จะมีการเพิ่มประเทศเพื่อนบ้านที่เป็นทางเชื่อมต่อสู่ตลาดระหว่างประเทศ (Land Bridge Countries) เข้ามาในกลุ่มประเทศที่ต้องให้คะแนนด้วย เนื่องจากประเทศเหล่านี้มีความสำคัญอย่างยิ่งต่อโลจิสติกส์ของประเทศที่ไม่มีทางออกสู่ทะเล

ทั้งนี้ เพื่อประเมินให้ครอบคลุมองค์ประกอบหลักที่สำคัญทั้ง ๗ ด้านสำหรับการวัดประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ โดยอ้างอิงจากประเทศคู่ค้าของประเทศที่ผู้ตอบแบบสำรวจปฏิบัติงานอยู่ ซึ่งองค์ประกอบหลักที่สำคัญทั้ง ๗ ด้าน ได้แก่ ด้านที่ ๑ ด้านพิธีการศุลกากร (Customs) ด้านที่ ๒ ด้านโครงสร้างพื้นฐานด้านขนส่งและเทคโนโลยีสารสนเทศ (Infrastructure) ด้านที่ ๓ ด้านการเตรียมการขนส่งระหว่างประเทศ (International Shipments) ด้านที่ ๔ ด้านสมรรถนะผู้ให้บริการโลจิสติกส์ทั้งภาครัฐและธุรกิจ (Competence and Quality) ด้านที่ ๕ ด้านความตรงต่อเวลาของการบริการ (Timeliness) ด้านที่ ๖ ด้านระบบการติดตามและตรวจสอบสินค้า (Tracking and Tracing) และสำหรับ International LPI ปี พ.ศ. ๒๕๖๖ มีการเพิ่มเติมด้านที่ ๗ ความยั่งยืน (Sustainability) โดยรายละเอียดดังนี้

๒.๑) คำถามข้อที่ ๔ : ประสิทธิภาพของการผ่านกระบวนการพิธีการศุลกากรและการบริหารจัดการของหน่วยงานที่ปฏิบัติหน้าที่ควบคุมบริเวณชายแดน หรือ หน่วยงาน CIQ (Customs Immigration and Quarantine) (The Efficiency of Customs and Border Management Clearance) เช่น ความเร็ว ความเรียบง่าย ความสามารถในการคาดการณ์ เป็นต้น

๒.๒) คำถามข้อที่ ๕ : คุณภาพของโครงสร้างพื้นฐานที่เกี่ยวข้องกับการค้าและการขนส่ง (The Quality of Trade and Transport Infrastructure) เช่น ท่าเรือ ทางรถไฟ ถนน และเทคโนโลยีสารสนเทศ เป็นต้น

๒.๓) คำถามข้อที่ ๖ : ความสะดวกในการจัดการการขนส่งสินค้า (The Ease of Arranging Competitively Priced Shipments)

๒.๔) คำถามข้อที่ ๗ : คุณภาพโดยรวมและประสิทธิภาพของบริการโลจิสติกส์ (The Competence and Quality of Logistics Services) เช่น ผู้ประกอบการขนส่ง และตัวแทนออกของ เป็นต้น

๒.๕) คำถามข้อที่ ๘ : ความสามารถในการติดตามและตรวจสอบการส่งสินค้า (The Ability to Track and Trace Consignments)

๒.๖) คำถามข้อที่ ๙ : ความถี่ที่การส่งสินค้าไปถึงผู้รับสินค้าปลายทางภายในเวลาที่กำหนด หรือเวลาที่คาดการณ์ไว้ (The Frequency with which Shipments Reach Consignees within Scheduled or Expected Delivery Times)

๒.๗) คำถามข้อที่ ๑๐ : ผลกระทบของห่วงโซ่อุปทานตั้งแต่ปี พ.ศ. ๒๕๖๒ (Supply Chains been Affected since year 2019) โดยแบ่งเป็น ๕ ระดับ ได้แก่ เล็กกิจการ หดชะงักครั้งใหญ่ หดชะงักปานกลาง หดชะงักเล็กน้อย และไม่ได้รับผลกระทบ

๒.๘) คำถามข้อที่ ๑๑ : ความถี่ในการเลือกทางที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม (Environmentally Friendly Options) เช่น การปล่อยมลพิษต่ำ การเลือกเส้นทางเดินรถ การเลือกยานพาหนะ และตารางเวลาเดินรถ เป็นต้น

ตารางที่ ๒ - ๓ แบบสำรวจตัวชี้วัดประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ระหว่างประเทศ (International LPI Survey)

คำถาม	หัวข้อ
ส่วนที่ ๑ คำถามพื้นฐานเกี่ยวกับผู้ตอบแบบสำรวจ (Begin Survey) จำนวน ๓ ข้อ	
ข้อที่ ๑	ธุรกิจหลักของผู้ตอบแบบสำรวจ จำนวน ๕ ข้อ ดังนี้ ๑.๑ การรับจัดการขนส่งสินค้า : Freight forwarding ๑.๒ การให้บริการขนส่งสินค้า : Freight transport ๑.๓ การส่งออกและนำเข้าสินค้า ในฐานะเจ้าของสินค้า : Export/Import (Shipper) ๑.๔ ตัวแทนผู้นำเข้าหรือผู้ส่งออกสินค้า : Customs brokerage ๑.๕ การให้บริการด้านอื่น ๆ
ข้อที่ ๒	ความสัมพันธ์ระหว่างธุรกิจหลักและรูปแบบการขนส่งสินค้า จำนวน ๖ ข้อ ดังนี้ ๒.๑ การขนส่งทางน้ำ : Maritime ๒.๒ การขนส่งทางบก : Road ๒.๓ การขนส่งทางราง : Rail ๒.๔ การขนส่งทางอากาศ : Air Transport ๒.๕ บริการจัดส่งด่วน : Express delivery ๒.๖ การขนส่งหลายรูปแบบ/ช่องทาง : Multimodal
ข้อที่ ๓	ประเทศที่ผู้ตอบแบบสำรวจกำลังปฏิบัติงานอยู่
ส่วนที่ ๒ คำถามสำคัญเกี่ยวกับการจัดอันดับดัชนีวัดประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ระหว่างประเทศ (International LPI) จำนวน ๖ ข้อ	
ข้อที่ ๔	ประสิทธิภาพของการผ่านกระบวนการพิธีการศุลกากรและการบริหารจัดการของหน่วยงานที่ปฏิบัติหน้าที่ควบคุมบริเวณชายแดน หรือ หน่วยงาน CIQ (Customs Immigration and Quarantine) (The efficiency of customs and border management clearance) เช่น ความเร็ว ความเรียบง่าย ความสามารถในการคาดการณ์ เป็นต้น
ข้อที่ ๕	คุณภาพของโครงสร้างพื้นฐานที่เกี่ยวกับการค้าและการขนส่ง (The quality of trade and transport infrastructure) เช่น ท่าเรือ ทางรถไฟ ถนน และเทคโนโลยีสารสนเทศ เป็นต้น
ข้อที่ ๖	ความสะดวกในการจัดการการขนส่งสินค้า (The ease of arranging competitively priced shipments)
ข้อที่ ๗	คุณภาพโดยรวมและประสิทธิภาพของบริการโลจิสติกส์ (The competence and quality of logistics services) เช่น ผู้ประกอบการขนส่ง และตัวแทนออกของ เป็นต้น
ข้อที่ ๘	ความสามารถในการติดตามและตรวจสอบการส่งสินค้า (The ability to track and trace consignments)
ข้อที่ ๙	ความถี่ที่การส่งสินค้าไปถึงผู้รับสินค้าปลายทางภายในเวลาที่กำหนดหรือเวลาที่คาดการณ์ไว้ (The frequency with which shipments reach consignees within scheduled or expected delivery times)
ข้อที่ ๑๐	ผลกระทบของห่วงโซ่อุปทานตั้งแต่ปี พ.ศ. ๒๕๖๒ (Supply chains been affected since year 2019) โดยแบ่งเป็น ๕ ระดับ ได้แก่ เล็กกิจการ หยุดชะงักครั้งใหญ่ หยุดชะงักปานกลาง หยุดชะงักเล็กน้อย และไม่ได้รับผลกระทบ
ข้อที่ ๑๑	ความถี่ในการเลือกทางที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม (Environmentally friendly options) เช่น การปล่อยมลพิษต่ำ การเลือกเส้นทางเดินรถ การเลือกยานพาหนะ และตารางเวลาเดินรถ เป็นต้น

อ้างอิง : ธนาคารโลก (๒๕๖๖)

บทที่ ๓

การวิเคราะห์ผลการจัดอันดับดัชนีวัดประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ระหว่างประเทศ ปี พ.ศ. ๒๕๖๖

ในการสร้างแบบสำรวจระบบจะสร้างชุดประเทศคู่ค้า จำนวน ๘ ประเทศจากประเทศที่ผู้ตอบแบบสำรวจปฏิบัติงานอยู่ตามเกณฑ์ที่แสดงในตารางที่ ๓ หลังจากดำเนินการตอบแบบสำรวจครบ ๒๐๐ ครั้งแล้ว ระบบจะใช้วิธีการสุ่มตัวอย่างแบบสุ่มที่ไม่สม่ำเสมอ (Nonuniform Randomized Approach) ในการเลือกประเทศสำหรับผู้ตอบแบบสำรวจคนใหม่ ๆ โดยอาศัยหลักการ คือ ๑) โอกาสในการถูกเลือกของแต่ละประเทศจะไม่เท่ากัน โดยประเทศที่มีข้อมูลน้อยจะถูกเลือกมากกว่าประเทศที่มีข้อมูลมาก ๒) สูตรในการเลือก เพื่อให้แน่ใจว่าการเก็บข้อมูลจะค่อย ๆ มีความสม่ำเสมอมากขึ้นเรื่อย ๆ (Uniform Probability) ด้วย เมื่อประเทศใดมีข้อมูลถึง ๑๐๐ ชุดข้อมูลแล้ว ระบบจะหยุดสุ่มเลือกประเทศนั้นชั่วคราว เพื่อเพิ่มโอกาสให้ประเทศที่ยังขาดข้อมูลหรือมีข้อมูลน้อยได้รับการตอบแบบสำรวจมากยิ่งขึ้น โดยระบบจะพยายามกระจายการสำรวจไปยังประเทศที่ยังไม่มีข้อมูลเพียงพอ เพื่อให้สุดท้ายแล้วทุกประเทศจะมีจำนวนผู้ตอบแบบสำรวจที่ใกล้เคียงกัน

๓.๑ การวิเคราะห์ผลการสำรวจของแบบสำรวจการจัดอันดับดัชนีวัดประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ระหว่างประเทศ ปี พ.ศ. ๒๕๖๖

จากการสำรวจความพึงพอใจของแบบสำรวจ International LPI ในปี พ.ศ. ๒๕๖๕ มองว่า การสำรวจผู้ประกอบการ ผู้เชี่ยวชาญด้านโลจิสติกส์โดยเฉพาะในพื้นที่ของแต่ละประเทศ บริษัทบริหารจัดการขนส่งสินค้าข้ามชาติ และผู้ประกอบการขนส่งส่วนใหญ่มีความเหมาะสมที่สุดในการประเมินแง่มุมที่สำคัญของการดำเนินงานด้านโลจิสติกส์ เช่น บริษัท ดีเอชแอล เอ็กซ์เพรส อินเตอร์เนชันแนล จำกัด (DHL EXPRESS INTERNATIONAL COMPANY LIMITED หรือ DHL) บริษัท เฟดเอ็กซ์ เอ็กซ์เพรส จำกัด (FEDERAL EXPRESS COMPANY LIMITED หรือ FedEx) และบริษัท ยูพีเอส พาร์เซล ดีลิเวอรี่ เซอร์วิส จำกัด (UPS PARCEL DELIVERY SERVICE CO., LTD หรือ UPS) เป็นต้น ซึ่งจากการตอบแบบสำรวจการจัดอันดับดัชนีวัดประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์แบบออนไลน์ที่ดำเนินการสำรวจตั้งแต่วันที่ ๖ กันยายนถึง ๕ พฤศจิกายน ๒๕๖๕ ระยะเวลา ๖๐ วัน มีผู้ตอบแบบสำรวจทั้งสิ้น ๖๕๒ ราย

๓.๒ ผลการสำรวจแบบสำรวจการจัดอันดับดัชนีวัดประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ระหว่างประเทศ ปี พ.ศ. ๒๕๖๖

๓.๒.๑ ผลการสำรวจแบบสำรวจการจัดอันดับดัชนีวัดประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ระหว่างประเทศ ปี พ.ศ. ๒๕๖๖ แยกตามรายได้ของกลุ่มประเทศ

เมื่อพิจารณาสัดส่วนผู้ตอบแบบสำรวจแยกตามรายได้ของกลุ่มประเทศ พบว่า

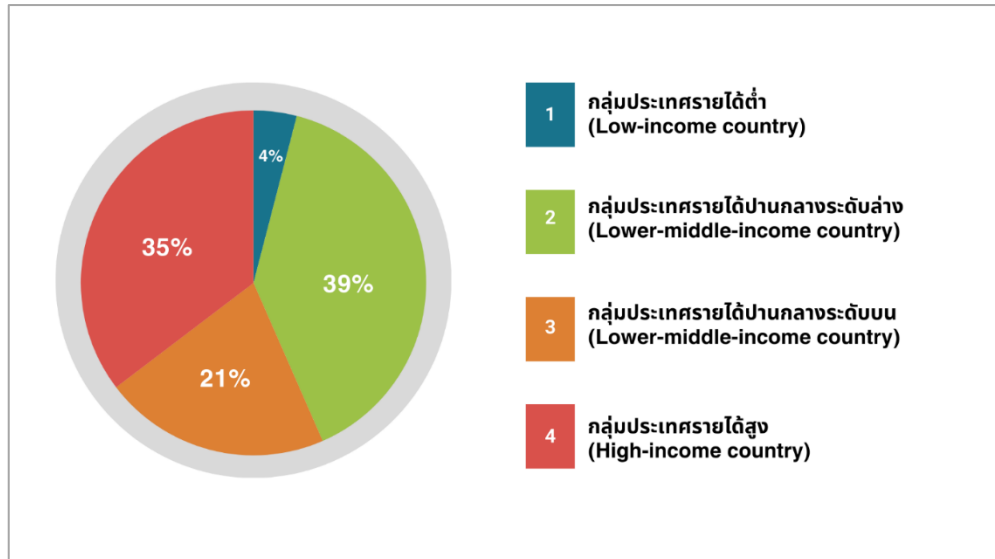
๑) กลุ่มประเทศรายได้ต่ำ (Low - income country) ร้อยละ ๔

๒) กลุ่มประเทศรายได้ปานกลางระดับล่าง (Lower - middle - income country) ร้อยละ ๓๙

๓) กลุ่มประเทศรายได้ปานกลางระดับบน (Upper - middle - income country) ร้อยละ ๒๑

๔) กลุ่มประเทศรายได้สูง ร้อยละ ๓๕

ซึ่งเป็นสัดส่วนที่ใกล้เคียงกับการสำรวจในปี พ.ศ. ๒๕๖๑ แต่มีข้อแตกต่างเล็กน้อย คือ ในปี พ.ศ. ๒๕๖๖ ผู้ตอบแบบสำรวจจากประเทศที่มีรายได้ปานกลางค่อนข้างต่ำเพิ่มมากขึ้น แสดงดังภาพที่ ๓ - ๑



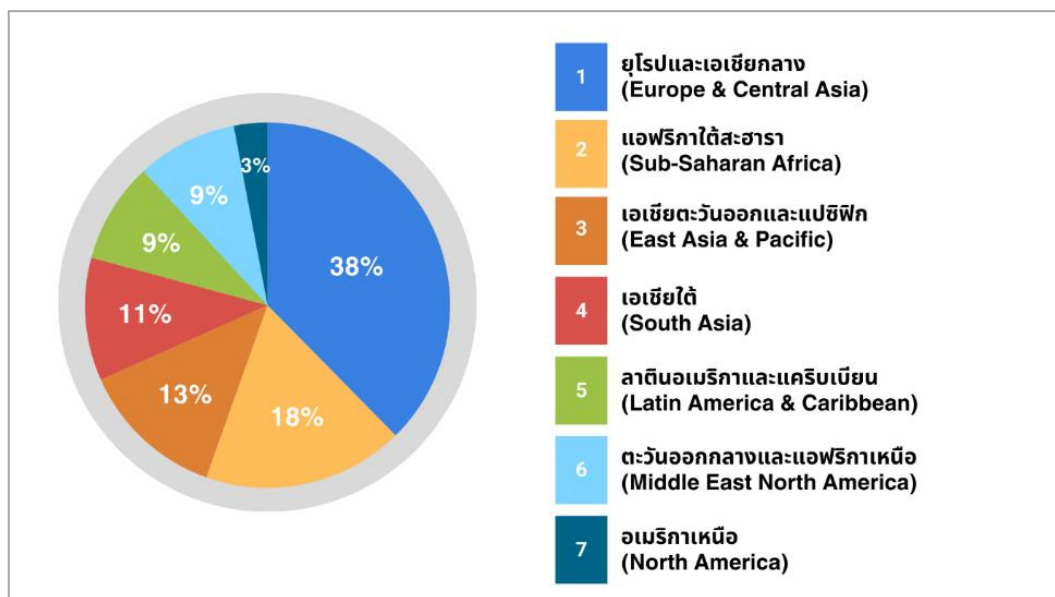
ภาพที่ ๓ - ๑ สัดส่วนผู้ตอบแบบสำรวจแยกตามรายได้ของกลุ่มประเทศ (By Country Income Group)

๓.๒.๒ ผลการสำรวจการจัดอันดับดัชนีวัดประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ระหว่างประเทศ ปี พ.ศ. ๒๕๖๖ แยกตามการกระจายตัวตามภูมิภาค

เมื่อพิจารณาสัดส่วนผู้ตอบแบบสำรวจแยกตามการกระจายตัวตามภูมิภาค พบว่า

- ๑) ผู้ตอบแบบสำรวจ ร้อยละ ๓๘ อยู่ในยุโรปและเอเชียกลาง (Europe & Central Asia)
- ๒) ผู้ตอบแบบสำรวจ ร้อยละ ๑๘ อยู่ในแอฟริกาใต้สะฮารา (Sub-Saharan Africa)
- ๓) ผู้ตอบแบบสำรวจ ร้อยละ ๑๓ อยู่ในเอเชียตะวันออกและแปซิฟิก (East Asia & Pacific)
- ๔) ผู้ตอบแบบสำรวจ ร้อยละ ๑๑ อยู่ในเอเชียใต้ (South Asia)
- ๕) ผู้ตอบแบบสำรวจ ร้อยละ ๙ อยู่ในลาตินอเมริกาและแคริบเบียน (Latin America & Caribbean)
- ๖) ผู้ตอบแบบสำรวจ ร้อยละ ๙ อยู่ในตะวันออกกลางและแอฟริกาเหนือ (Middle East North America)
- ๗) ผู้ตอบแบบสำรวจ ร้อยละ ๓ อยู่ในอเมริกาเหนือ (North America)

แสดงดังภาพที่ ๓ - ๒



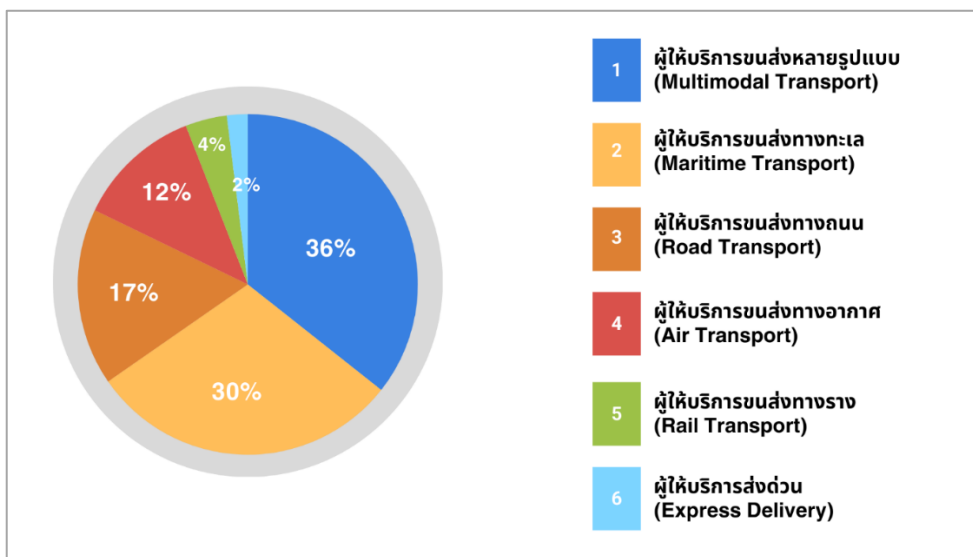
ภาพที่ ๓ - ๒ สัดส่วนผู้ตอบแบบสำรวจแยกตามการกระจายตัวตามภูมิภาค (By Location)

๓.๒.๓ ผลการสำรวจการจัดอันดับดัชนีวัดประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ระหว่างประเทศ ปี พ.ศ. ๒๕๖๖ แยกตามประเภทรูปแบบการให้บริการขนส่งของผู้ตอบแบบสำรวจ

เมื่อพิจารณาสัดส่วนผู้ตอบแบบสำรวจแยกตามประเภทรูปแบบการให้บริการขนส่งของผู้ตอบแบบสำรวจ พบว่า

- ๑) ผู้ให้บริการขนส่งหลายรูปแบบ (Multimodal Transport) ร้อยละ ๓๖
- ๒) ผู้ให้บริการขนส่งทางทะเล (Maritime Transport) ร้อยละ ๓๐
- ๓) ผู้ให้บริการขนส่งทางถนน (Road Transport) ร้อยละ ๑๗
- ๔) ผู้ให้บริการขนส่งทางอากาศ (Air Transport) ร้อยละ ๑๒
- ๕) ผู้ให้บริการขนส่งทางราง (Rail Transport) ร้อยละ ๔
- ๖) ผู้ให้บริการส่งด่วน (Express Delivery) ร้อยละ ๒

แสดงดังภาพที่ ๓ - ๓

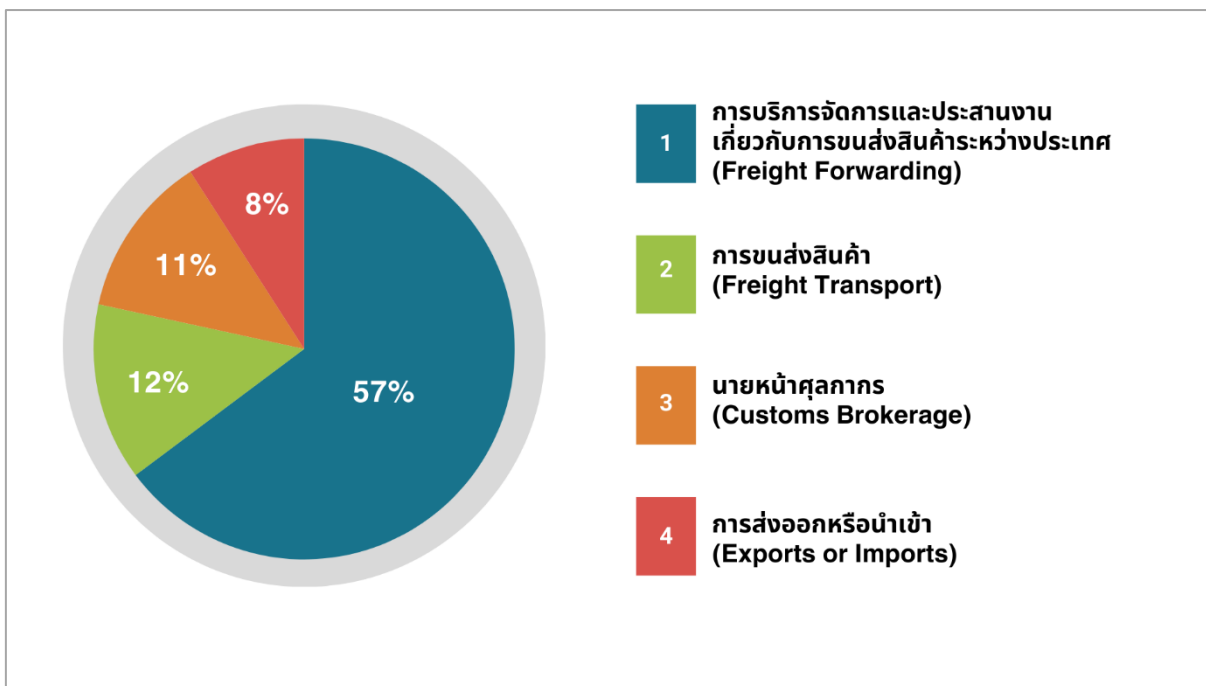


ภาพที่ ๓ - ๓ สัดส่วนผู้ตอบแบบสำรวจแยกตามประเภทรูปแบบการให้บริการขนส่ง (By Transport Mode)

เมื่อพิจารณาสัดส่วนของผู้ตอบแบบสำรวจ พบว่า เป็นสัดส่วนใกล้เคียงกับปี พ.ศ. ๒๕๖๑ แต่สัดส่วนของผู้ตอบแบบสำรวจที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางถนนสูงกว่าปี พ.ศ. ๒๕๖๑ เนื่องจากการขนส่งทางถนนในปี พ.ศ. ๒๕๖๕ ประกอบด้วย

- ๑) ผู้ตอบแบบสำรวจรูปแบบการบริการจัดการและประสานงานเกี่ยวกับการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ (Freight Forwarding) ร้อยละ ๕๗
- ๒) ผู้ตอบแบบสำรวจการขนส่งสินค้า (Freight Transport) ร้อยละ ๑๒
- ๓) ผู้ตอบแบบสำรวจรูปแบบนายหน้าศุลกากร (Customs Brokerage) ร้อยละ ๑๑
- ๔) ผู้ตอบแบบสำรวจรูปแบบการส่งออกหรือนำเข้า (Exports or Imports) ร้อยละ ๘

แสดงดังภาพที่ ๓ - ๔



ภาพที่ ๓ - ๔ สัดส่วนของผู้ตอบแบบสำรวจที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางถนน (By Economic Activity Type)

บทที่ ๔
การจัดอันดับดัชนีวัดประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ระหว่างประเทศ ปี พ.ศ. ๒๕๖๖
(จากผู้ตอบแบบสำรวจ ๑๓๙ ประเทศทั่วโลก)

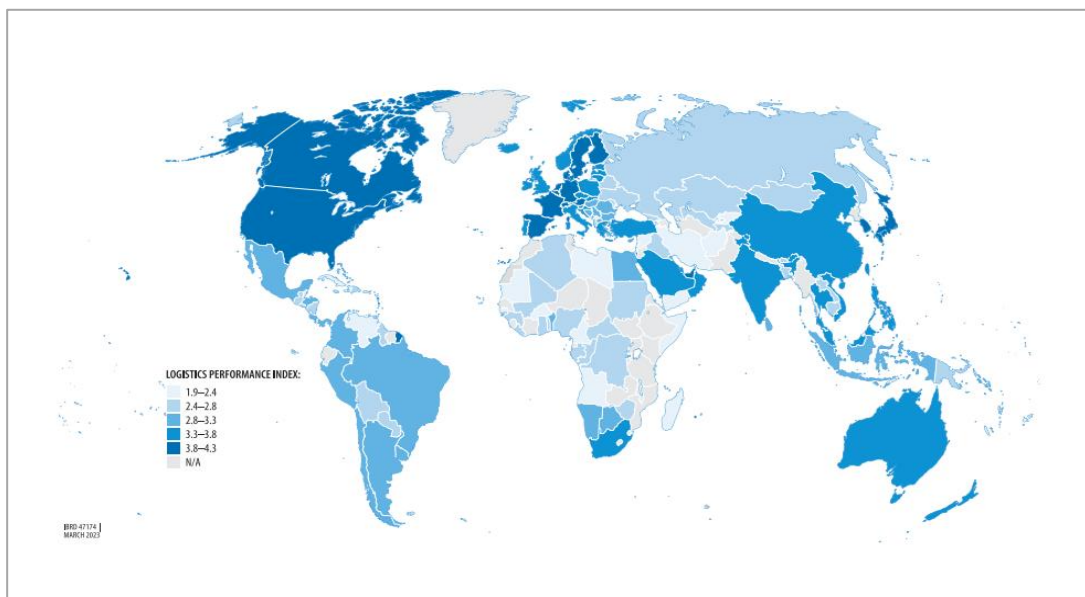
การจัดอันดับดัชนีวัดประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ระหว่างประเทศ ปี พ.ศ. ๒๕๖๖ ภายใต้งาน Connecting to Compete 2023 Trade Logistics in the Global Economy : The Logistics Performance Index and Its Indicators โดยธนาคารโลก (The World Bank) เป็นการประเมินผลการสำรวจความพึงพอใจของผู้เชี่ยวชาญด้านโลจิสติกส์ระหว่างประเทศ เช่น ผู้ประกอบการธุรกิจรับจัดส่งสินค้าระหว่างประเทศ (Freight Forwarders) ผู้ให้บริการขนส่งด่วน (Express Carriers) และผู้ให้บริการโลจิสติกส์ (Logistics Service Provider : LSPs) โดยประเมินความพึงพอใจผ่านการตอบแบบสำรวจประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ยังคงใช้วิธีการเดียวกับการจัดอันดับในปีที่ผ่านมา โดยผลการประเมินคะแนน International LPI เฉลี่ย ๑๐ อันดับแรก และ ๑๐ อันดับท้ายสุด ปี พ.ศ. ๒๕๕๐ - ๒๕๖๖ พบว่า ตั้งแต่ปี พ.ศ. ๒๕๖๑ สะท้อนให้เห็นว่าความสามารถผู้ให้บริการด้านโลจิสติกส์มีความสามารถในการปรับตัวเข้ากับสถานการณ์ที่เปลี่ยนแปลงไป แสดงดังตารางที่ ๔ - ๑

ตารางที่ ๔ - ๑ ผลการประเมินคะแนน International LPI เฉลี่ย ๑๐ อันดับแรกและ ๑๐ อันดับล่างสุด ปี พ.ศ. ๒๕๕๐ - ๒๕๖๖

รายการ	ปี พ.ศ.						
	๒๕๕๐	๒๕๕๓	๒๕๕๕	๒๕๕๗	๒๕๕๙	๒๕๖๑	๒๕๖๖
คะแนน International LPI เฉลี่ย ๑๐ อันดับแรก	๔.๑	๔.๐	๔.๐	๔.๐	๔.๑	๔.๐	๔.๑*
คะแนน International LPI เฉลี่ย ๑๐ อันดับล่างสุด	๑.๘	๒.๑	๒.๐	๒.๑	๑.๙	๒.๑	๒.๑

ที่มา : ธนาคารโลก (๒๕๖๖)

หมายเหตุ : * ค่าเฉลี่ยสำหรับคะแนน ๑๒ อันดับแรก เนื่องจากการเปิดเผยผลการประเมินเป็นทศนิยมหนึ่งตำแหน่งในปี พ.ศ. ๒๕๖๖ แทนที่จะเป็นสองตำแหน่งเหมือนในปีก่อนหน้า



ภาพที่ ๔ - ๑ คะแนน International LPI ทั่วโลก
อ้างอิง : ธนาคารโลก (๒๕๖๖)

๔.๑. ผลการประเมินคะแนน International LPI ปี พ.ศ. ๒๕๖๖

ผลการประเมินคะแนน International LPI ปี พ.ศ. ๒๕๖๖ ประเทศที่มีผลการประเมินคะแนนสูงสุด ๑๒ อันดับแรกเป็นประเทศที่มีรายได้สูง ได้แก่

๔.๑.๑ ประเทศที่มีผลการประเมินคะแนน เท่ากับ ๔.๓ คะแนน จำนวน ๑ ประเทศ ได้แก่ สาธารณรัฐสิงคโปร์ ซึ่งอยู่ในอันดับ ๑

๔.๑.๒ ประเทศที่มีผลการประเมินคะแนน เท่ากับ ๔.๒ คะแนน จำนวน ๑ ประเทศ ได้แก่ สาธารณรัฐฟินแลนด์

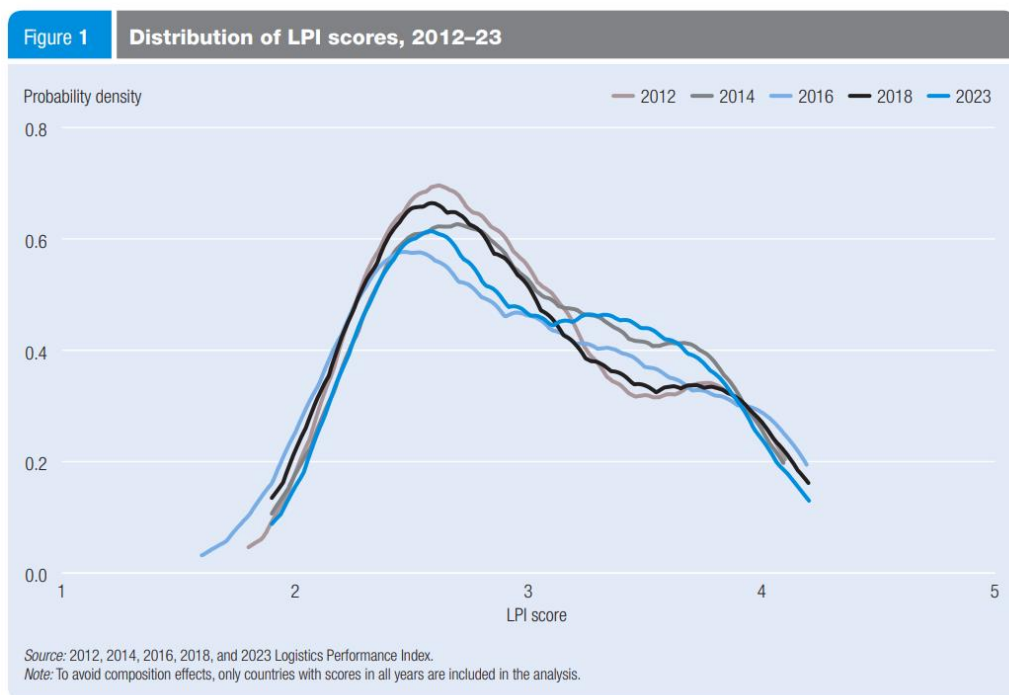
๔.๑.๓ ประเทศที่มีผลการประเมินคะแนน เท่ากับ ๔.๑ จำนวน ๔ ประเทศ ได้แก่ ราชอาณาจักรเดนมาร์ก สหพันธ์สาธารณรัฐเยอรมนี ราชอาณาจักรเนเธอร์แลนด์ และสมาพันธรัฐสวิส

๔.๑.๔ ประเทศที่มีผลการประเมินคะแนน เท่ากับ ๔.๐

๑) ประเทศในทวีปยุโรป จำนวน ๔ ประเทศ ได้แก่ สาธารณรัฐออสเตรีย ราชอาณาจักรเบลเยียม มณฑลแคนาดา และราชอาณาจักรสวีเดน

๒) ประเทศในทวีปเอเชีย จำนวน ๒ ประเทศ ได้แก่ เขตบริหารพิเศษฮ่องกงแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีน และสหรัฐอาหรับเอมิเรตส์

ผลการประเมินคะแนน International LPI ปี พ.ศ. ๒๕๖๖ พบว่า ประเทศที่มีผลการประเมินคะแนนต่ำสุด ๑๐ อันดับสุดท้าย ส่วนใหญ่เป็นประเทศที่มีรายได้ต่ำและรายได้ปานกลางค่อนข้างต่ำ และตั้งอยู่ในหลายทวีป โดยประเทศดังกล่าวจะมีเศรษฐกิจเปราะบางและได้รับความขัดแย้งทางอาวุธ ภัยพิบัติทางธรรมชาติ หรือความไม่สงบทางการเมือง หรือเป็นประเทศที่ไม่มีทางออกสู่ทะเล ซึ่งเผชิญกับความท้าทายทางภูมิศาสตร์ หรือการเชื่อมต่อกับห่วงโซ่อุปทานโลก ทั้งนี้ประเทศที่มีผลการประเมินคะแนน International LPI ต่ำที่สุด ได้แก่ เอมิเรตอิสลาม อัฟกานิสถาน และรัฐลิเบีย โดยมีคะแนน เท่ากับ ๑.๙ รองลงมา ได้แก่ สหพันธ์สาธารณรัฐโซมาเลีย มีคะแนน International LPI เท่ากับ ๒.๐ และประเทศที่มีคะแนน International LPI เท่ากับ ๒.๑ ได้แก่ สาธารณรัฐแองโกลา สาธารณรัฐแคเมอรูน และสาธารณรัฐเฮติ



ภาพที่ ๔ - ๒ คะแนน International LPI เฉลี่ยทั่วโลก ระหว่างปี พ.ศ. ๒๕๕๓ - ๒๕๖๖
อ้างอิง : ธนาคารโลก (๒๕๖๖)

๔.๒ การสำรวจตัวชี้วัดประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ระหว่างประเทศ (International Logistics Performance Index : International LPI)

จากรายงานผลตัวชี้วัดฯ ในปีที่ผ่านมาเป็นการนำเสนอคะแนนและอันดับ International LPI พร้อมช่วงความเชื่อมั่น โดยคะแนนและช่วงความเชื่อมั่นจะถูกเปิดเผยเป็นทศนิยมสองตำแหน่ง อีกทั้งการสุ่มตัวอย่างไม่ใช่แบบสุ่ม เนื่องจากผู้ตอบแบบสำรวจสามารถเลือกที่จะเข้าร่วมการตอบแบบสำรวจหรือไม่ก็ได้ จึงส่งผลให้การเปรียบเทียบการเปลี่ยนแปลงแต่ละประเทศยาก รวมทั้งการเปรียบเทียบแบบปีต่อปี มีข้อจำกัดที่ผู้ตอบแบบสำรวจสามารถให้คะแนนประสิทธิภาพตามมาตรฐานเชิงคุณภาพ

๔.๒.๑ ตัวชี้วัดประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ระหว่างประเทศ จะใช้วิธีการวิเคราะห์ผ่าน ๒ หมวดหมู่ จากองค์ประกอบหลัก ๖ ด้าน ได้แก่

๑) ตัวชี้วัดด้านการกำกับดูแลเชิงนโยบาย (Policy Regulation) หรือ ปัจจัยนำเข้า (Inputs)

๑.๑) ประสิทธิภาพของพิธีการศุลกากรและการบริหารจัดการบริเวณชายแดน (The Efficiency of Customs and Border Management Clearance)

๑.๒) คุณภาพของโครงสร้างพื้นฐานที่เกี่ยวข้องกับการค้าและการขนส่ง (The Quality of Trade and Transport Related Infrastructure)

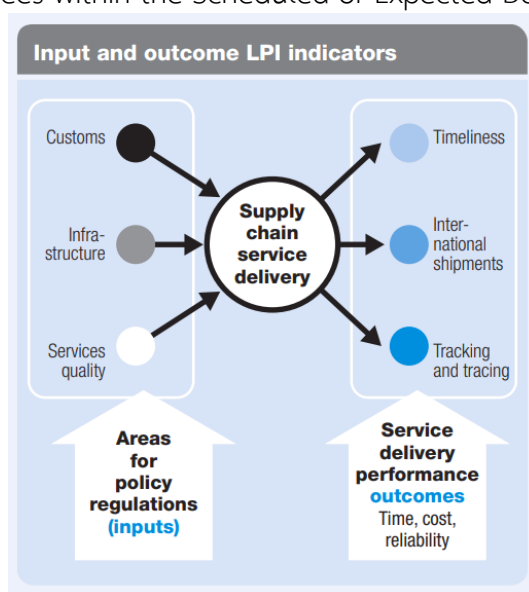
๑.๓) ความสามารถและคุณภาพของบริการโลจิสติกส์ (The Competence and Quality of Logistics Services)

๒) ตัวชี้วัดด้านประสิทธิภาพการให้บริการ (Supply Chain Performance) หรือ ปัจจัยเชิงผลลัพธ์ (Outcome)

๒.๑) ความสะดวกในการจัดการการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศในราคาที่แข่งขันได้ (The Ease of Arranging Competitively Priced International Shipments)

๒.๒) ความสามารถในการติดตามและตรวจสอบการขนส่ง (The Ability to Track and Trace Consignments)

๒.๓) ความตรงต่อเวลาของการขนส่งสินค้าถึงผู้รับบริการ (The Frequency with which Shipments Reach Consignees within the Scheduled or Expected Delivery Time)



ภาพที่ ๔ - ๓ ตัวชี้วัดประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ระหว่างประเทศ
อ้างอิง : ธนาคารโลก (๒๕๖๖)

๔.๒.๒ ข้อจำกัดของดัชนีประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ (International LPI) และการตีความคะแนน

๑) คะแนน International LPI ขึ้นอยู่กับประสบการณ์และการรับรู้ของตัวแทนผู้ให้บริการขนส่งสินค้า หรือ ผู้ตอบแบบสำรวจ ซึ่งในบางกรณีอาจไม่ได้สะท้อนถึงสภาพแวดล้อมด้านโลจิสติกส์ที่ครอบคลุมมากนัก เช่น ประเทศที่มีประสิทธิภาพการให้บริการโลจิสติกส์ต่ำมักจะพึ่งพาผู้ให้บริการแบบดั้งเดิม ซึ่งระดับการบริการแบบดั้งเดิมกับผู้ให้บริการระหว่างประเทศมีความแตกต่างกัน

๒) คะแนน International LPI อาจไม่สะท้อนถึงประสิทธิภาพภายในประเทศนั้นได้อย่างแท้จริง โดยเฉพาะประเทศที่ไม่มีทางออกสู่ทะเลและรัฐที่เป็นเกาะขนาดเล็ก เนื่องจากการให้บริการของประเทศในกลุ่มดังกล่าวยังคงมีความจำเป็นที่ต้องพึ่งพิงการเชื่อมโยงการขนส่งไปยังประเทศใกล้เคียงที่เป็นประตูการค้าสำคัญ ทำให้ประสิทธิภาพการให้บริการขึ้นอยู่กับความซับซ้อนของระบบการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ ดังนั้น แม้ว่าระบบโลจิสติกส์ภายในประเทศจะถูกปรับปรุงให้มีประสิทธิภาพสูงขึ้น แต่ก็อาจมีปัจจัยภายนอกที่เป็นข้อจำกัดทำให้ผลคะแนนในการประเมิน International LPI ระหว่างประเทศอยู่ในระดับต่ำ

๔.๒.๓ สรุปผลการสำรวจดัชนีประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ (International LPI) ปี พ.ศ. ๒๕๖๖

ประเทศที่มีรายได้สูงยังคงครองอันดับต้น ๆ ในการจัดอันดับฯ และครองตำแหน่งสูงสุดในการจัดอันดับ International LPI อย่างต่อเนื่อง ซึ่งประเทศที่ได้คะแนนสูงสุดส่วนใหญ่อยู่ในยุโรป แต่ก็มีบางประเทศจากภูมิภาคเอเชียตะวันออกและแปซิฟิก อเมริกาเหนือ รวมถึงตะวันออกกลางและแอฟริกาเหนือ รวมอยู่ด้วย ในปี พ.ศ. ๒๕๖๖ มี ๑๒ ประเทศที่อยู่ในกลุ่มผู้นำด้านประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ โดยทั้งหมดได้คะแนน เท่ากับ ๔ หรือสูงกว่า เทียบกับ ๑๑ ประเทศในปี พ.ศ. ๒๕๖๑ ประเทศเหล่านี้มักจะมีอิทธิพลในเครือข่ายห่วงโซ่อุปทานระหว่างประเทศมาโดยตลอด และเมื่อวิเคราะห์องค์ประกอบหลักของประเทศกลุ่มนี้ ก็ค่อนข้างคงที่เมื่อเวลาผ่านไปวิกฤตการณ์ห่วงโซ่อุปทานล่าสุดไม่ได้เปลี่ยนแปลงรูปแบบผลลัพธ์เชิงสัมพัทธ์นี้ อย่างมีนัยสำคัญในกลุ่มประเทศต่าง ๆ เนื่องจากวิกฤตการณ์นี้มีขอบเขตเกิดขึ้นทั่วโลก

ประเทศที่ได้คะแนนต่ำสุด ๑๐ ประเทศ ส่วนใหญ่เป็นประเทศที่มีรายได้ต่ำและรายได้ปานกลางค่อนข้างต่ำ ซึ่งทั้งหมดมีคะแนน International LPI ๒.๒ หรือต่ำกว่า การที่จำนวนประเทศที่คะแนนต่ำที่สุดปี พ.ศ. ๒๕๖๖ เหลือเพียง ๑๐ ประเทศที่ถือเป็นการเปลี่ยนแปลงที่สำคัญ เนื่องจากปี พ.ศ. ๒๕๖๑ มีจำนวนถึง ๒๒ ประเทศ ส่วนหนึ่งสะท้อนให้เห็นถึงขนาดกลุ่มตัวอย่างการสำรวจที่เล็กลง (๑๓๙ ประเทศ เทียบกับ ๑๖๐ ประเทศ) เนื่องจากองค์ประกอบหลัก ๔ ใน ๖ ประการของ International LPI สะท้อนถึงปัจจัยเชิงโครงสร้างพื้นฐาน ซึ่งไม่ได้รับผลกระทบโดยตรงจากวิกฤตการณ์ห่วงโซ่อุปทาน จึงเป็นไปได้ว่าประสิทธิภาพในตัวชี้วัดเหล่านี้ดีขึ้นอันเนื่องมาจากการปฏิรูปนโยบายและการสร้างขีดความสามารถของภาคเอกชนเมื่อเวลาผ่านไป แม้จะมีข้อจำกัดที่เกิดจากสถานการณ์ล่าสุดก็ตาม โดยส่วนใหญ่แล้วประเทศในกลุ่มนี้เป็นประเทศที่เปราะบางซึ่งได้รับผลกระทบจากความขัดแย้งทางอาวุธ ภัยธรรมชาติ หรือความไม่สงบทางการเมือง หรือเผชิญกับความท้าทายทางภูมิศาสตร์ เช่น การเป็นประเทศที่ไม่มีทางออกสู่ทะเล การจัดการกับการสูญเสียภายในห่วงโซ่อุปทาน การเชื่อมโยงระหว่างห่วงโซ่อุปทานทั่วโลก เป็นต้น

๔.๒.๔ การจำแนกกลุ่มประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ระหว่างประเทศ

คะแนนดัชนีวัดประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ (International LPI) แบ่งออกเป็น ๔ กลุ่มประสิทธิภาพ โดยอิงตามการแบ่งส่วนควินไทล์ (Quintiles) ของคะแนนทั้งหมด ได้แก่

๑) ประเทศที่มีประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ในระดับต่ำ (Poor Logistics Performers)

ประเทศที่เผชิญกับข้อจำกัดด้านโลจิสติกส์อย่างรุนแรง รวมถึงประเทศพัฒนาน้อยที่สุด (Least Developed Countries : LDCs) ซึ่งอยู่ในกลุ่มร้อยละ ๒๐ จากล่างสุดของการจัดอันดับ จำนวน ๔๓ ประเทศ

๒) ประเทศที่มีประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ในระดับปานกลาง (Partial Performers)

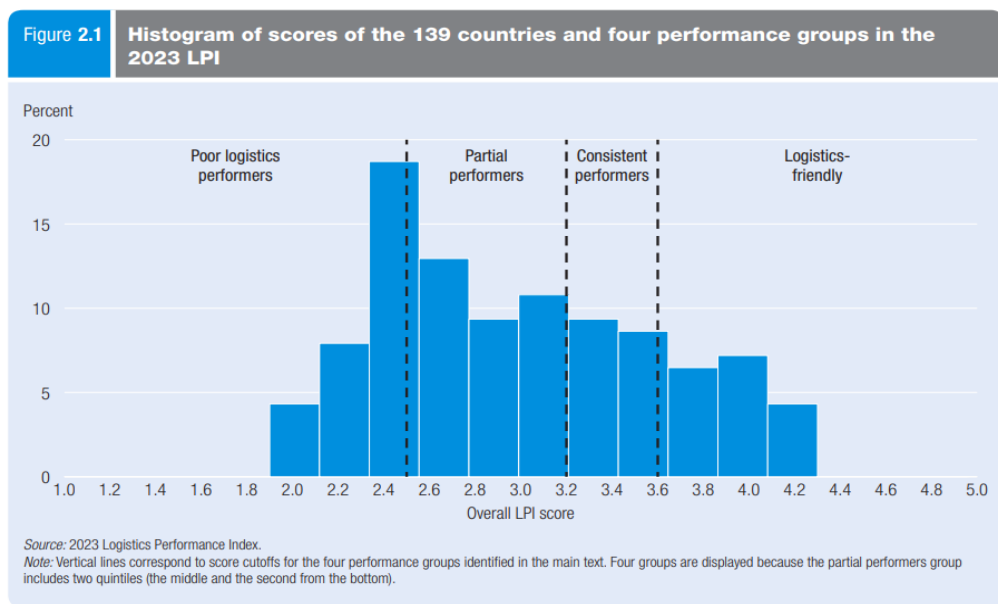
ประเทศที่เผชิญกับข้อจำกัดด้านโลจิสติกส์ในระดับหนึ่ง ส่วนมากพบในประเทศที่มีรายได้ต่ำและรายได้ปานกลาง ซึ่งอยู่ในกลุ่มควินไทล์กลางและควินไทล์ที่สองจากด้านล่างของการจัดอันดับ จำนวน ๔๖ ประเทศ

๓) ประเทศที่มีประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ในระดับสม่ำเสมอ (Consistent Performers)

ประเทศที่ได้รับการจัดอันดับประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ดีกว่าประเทศส่วนใหญ่ในกลุ่มรายได้เดียวกัน ซึ่งอยู่ในกลุ่มควินไทล์ที่สองจากด้านบนของการจัดอันดับ จำนวน ๒๕ ประเทศ

๔) ประเทศที่มีประสิทธิภาพสูงและเป็นมิตรต่อกระบวนการโลจิสติกส์ (Logistics Friendly)

ประเทศที่มีประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์สูงสุด ส่วนใหญ่เป็นประเทศในกลุ่มรายได้สูง ซึ่งอยู่ในกลุ่มควินไทล์สูงสุด จำนวน ๒๕ ประเทศ



ภาพที่ ๔ - ๔ การจำแนกกลุ่มประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ระหว่างประเทศ

อ้างอิง : ธนาคารโลก (๒๕๖๖)

๔.๒.๕ การประเมิน International LPI แบบทวิภาคีระหว่างกลุ่มรายได้

เมื่อพิจารณาว่า International LPI ประเมินประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์จากการให้คะแนนโดยผู้เชี่ยวชาญด้านโลจิสติกส์จากต่างประเทศ การแยกผลลัพธ์เป็นแบบทวิภาคี (หมายถึง ระหว่างประเทศของผู้ตอบแบบสำรวจกับประเทศที่ถูกประเมิน) จะช่วยให้เข้าใจข้อมูลเชิงลึกได้มากขึ้น

ผู้ตอบแบบสำรวจจากทุกกลุ่มรายได้ให้คะแนนกลุ่มประเทศรายได้สูงสุด ตามมาด้วยกลุ่มประเทศรายได้ปานกลางค่อนข้างสูง กลุ่มประเทศรายได้ปานกลางค่อนข้างต่ำ และสุดท้ายคือกลุ่มประเทศรายได้ต่ำ ดังนั้น การจัดอันดับจึงมีความสอดคล้องกันในแง่ของลำดับชั้นตามกลุ่มรายได้ อย่างไรก็ตามกลุ่มรายได้มีความแตกต่างกันอย่างชัดเจนในเรื่องของคะแนนเฉลี่ยที่ให้แก่อื่น ๆ กล่าวคือกลุ่มประเทศรายได้ต่ำให้คะแนนเฉลี่ยสูงสุด เท่ากับ ๓.๗ ตามมาด้วยกลุ่มประเทศรายได้ปานกลางค่อนข้างต่ำ เท่ากับ ๓.๑ กลุ่มประเทศรายได้ปานกลางค่อนข้างสูง เท่ากับ ๓.๐ และกลุ่มประเทศรายได้สูง เท่ากับ ๒.๗ สะท้อนให้เห็นว่าผู้ตอบแบบสำรวจจากประเทศกลุ่มรายได้ต่ำมีแนวโน้มจะให้คะแนนเฉลี่ยสูงกว่าผู้ตอบแบบสำรวจจากประเทศกลุ่มรายได้สูง รวมถึงผู้ตอบแบบสำรวจกลุ่มรายได้ต่ำหรือที่มีสภาพแวดล้อมท้าทายกว่าอาจมองว่าประสิทธิภาพระดับปานกลางของประเทศอื่นเป็นเรื่องที่ "ดีมาก" ในขณะที่ผู้ตอบแบบสำรวจกลุ่มรายได้สูงหรือที่มีสภาพแวดล้อมที่มีประสิทธิภาพสูงอาจมองว่าประสิทธิภาพเดียวกันนั้นเป็นเพียง “พอใช้”

ซึ่งหมายความว่าบริบททางเศรษฐกิจหรือสภาพแวดล้อมด้านโลจิสติกส์ในประเทศของผู้ตอบแบบสำรวจมีอิทธิพลต่อวิธีการให้คะแนนประสิทธิภาพในประเทศอื่น ๆ ส่งผลให้เป็นอีกเหตุผลหนึ่งที่ควรวิเคราะห์คะแนน International LPI โดยใช้กลุ่มประเทศกว้าง ๆ มากกว่าการใช้คะแนนที่มีความแม่นยำสูง และยังจำกัดขอบเขตที่ความแตกต่างของคะแนนจะนำไปสู่การตีความนโยบายที่เป็นรูปธรรมได้

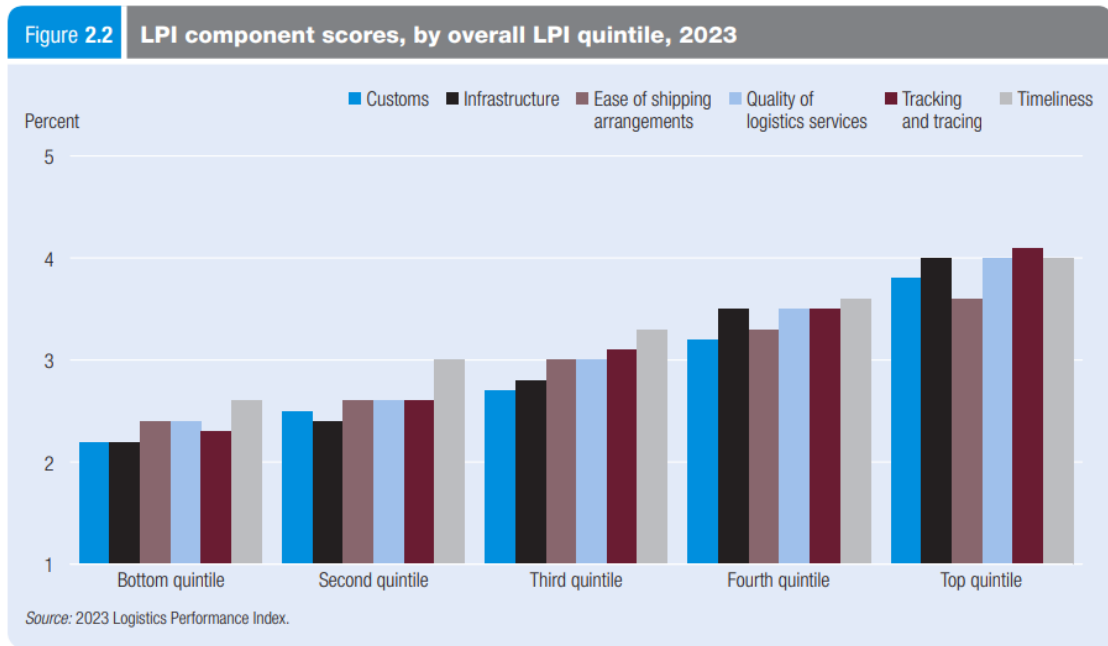
ตารางที่ ๔ - ๒ ความแตกต่างของคะแนนเฉลี่ยแยกตามประเภทของกลุ่มรายได้

กลุ่มประเทศ ที่ตอบแบบสำรวจ	รายได้ของกลุ่มประเทศ				ค่าเฉลี่ย
	รายได้สูง	รายได้ปานกลาง ระดับบน	รายได้ปานกลาง ระดับล่าง	รายได้ต่ำ	
รายได้สูง	๓.๗	๒.๗	๒.๔	๒.๐	๒.๗
รายได้ปานกลาง ระดับบน	๓.๗	๓.๐	๒.๖	๒.๕	๓.๐
รายได้ปานกลาง ระดับล่าง	๓.๘	๓.๒	๓.๑	๒.๓	๓.๑
รายได้ต่ำ	๔.๓	๔.๒	๓.๔	๒.๙	๓.๗

อ้างอิง : ธนาคารโลก (๒๕๖๖)

๔.๒.๖ ประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์แยกตามองค์ประกอบหลักของ International LPI

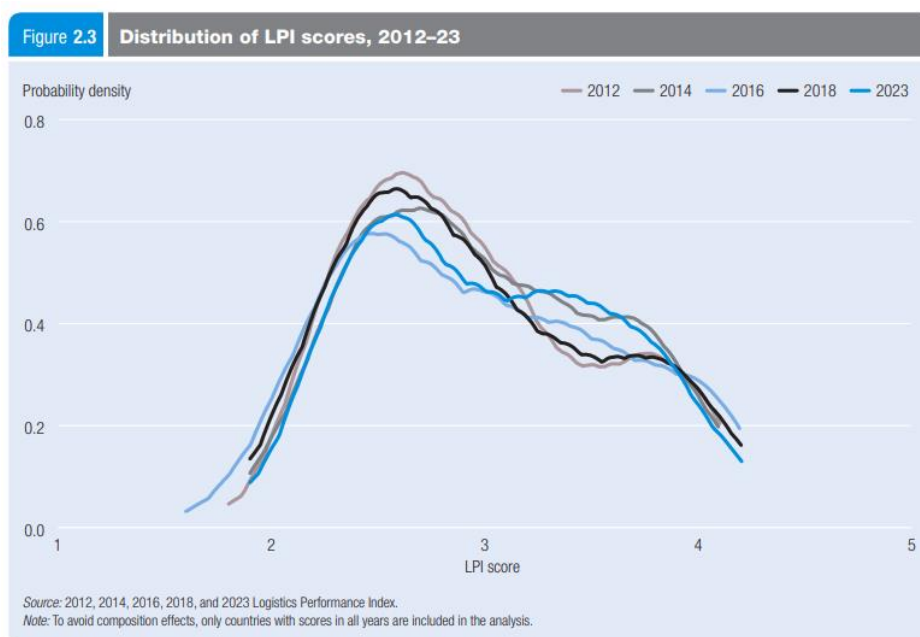
ประสิทธิภาพในองค์ประกอบต่าง ๆ ของดัชนีวัดประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ (International LPI) แตกต่างกันไปตามควินไทล์ของ International LPI ซึ่งสามารถแบ่งกลุ่มประเทศเป็น ๕ กลุ่มเท่า ๆ กันตามคะแนน ซึ่งองค์ประกอบหลักด้านความตรงต่อเวลา (Timeliness) มีสมรรถนะที่โดดเด่นกว่าองค์ประกอบหลักอื่น ๆ ในทุกกลุ่มควินไทล์ ยกเว้นกลุ่มสูงสุด แสดงดังภาพที่ ๔ - ๕ สำหรับกลุ่มควินไทล์ต่ำสุด สมรรถนะของหน่วยงานศุลกากรและชายแดน และคุณภาพของโครงสร้างพื้นฐานทางการค้าและการขนส่งนั้นอ่อนแอเป็นพิเศษ นอกจากนี้กลุ่มควินไทล์ต่ำสุดยังโดดเด่นด้านคุณภาพบริการโลจิสติกส์ที่ต่ำกว่าด้วย ในทางกลับกัน กลุ่มควินไทล์ที่อยู่ในอันดับต้น ๆ ๒ กลุ่ม (กลุ่มที่มีสมรรถนะดีที่สุด) สมรรถนะมีความสอดคล้องกันมากขึ้นในทั้งหกองค์ประกอบ แสดงให้เห็นว่าประเทศเหล่านี้มีการบริหารจัดการด้านโลจิสติกส์ที่ครบวงจรและมีประสิทธิภาพในทุกมิติ



ภาพที่ ๔ - ๕ ประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์แยกตามองค์ประกอบหลักของ International LPI
อ้างอิง : ธนาคารโลก (๒๕๖๖)

๔.๒.๗ พลวัตของคะแนน International LPI ในช่วงปี พ.ศ. ๒๕๕๕ - ๒๕๖๖

การเปลี่ยนแปลงของคะแนน International LPI เมื่อเวลาผ่านไปพิจารณาจากการกระจายตัวของคะแนนทั้งหมดในแต่ละปี เนื่องจากสามารถเน้นการวิเคราะห์ไปที่ประเด็นต่าง ๆ เช่น การรวมกลุ่ม (Clustering) และการกระจายตัว (Dispersion) ณ จุดเวลาที่เฉพาะเจาะจง โดยทั่วไปแล้วคะแนน International LPI ที่พบบ่อยที่สุดเพิ่มขึ้นตลอดทศวรรษที่ผ่านมา ซึ่งอาจบ่งชี้ถึงแนวโน้มของการเพิ่มขึ้นของคะแนน โดยมีข้อควรระวังว่ากลุ่มตัวอย่างของปี พ.ศ. ๒๕๖๖ มีขนาดเล็กกว่าปีที่ผ่านมา และขาดประเทศขนาดเล็กที่มีรายได้ต่ำบางส่วน การเปลี่ยนแปลงที่เด่นชัดที่สุดเกิดขึ้นระหว่างปี พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๖๖ เนื่องจากองค์ประกอบหลัก ๔ ใน ๖ ของ International LPI เกี่ยวข้องกับปัจจัยเชิงโครงสร้างพื้นฐานไม่ได้รับผลกระทบโดยตรงจากวิกฤตการณ์ห่วงโซ่อุปทาน การเปลี่ยนแปลงนี้หมายความว่า กลุ่มตัวอย่างการสำรวจมีประเทศที่มีประสิทธิภาพแข็งแกร่งมากขึ้นที่สำคัญกว่านั้นคือ คะแนนต่ำสุดมีแนวโน้มที่จะเพิ่มขึ้น โดยเฉพาะอย่างยิ่งตั้งแต่ปี พ.ศ. ๒๕๕๙ - ๒๕๖๖ ดังนั้นแม้จะยังคงมีช่วงคะแนนประสิทธิภาพช่วงกว้าง แต่ประเทศที่มีคะแนนต่ำอยู่ระหว่างกำลังปรับปรุงประสิทธิภาพเมื่อเวลาผ่านไป

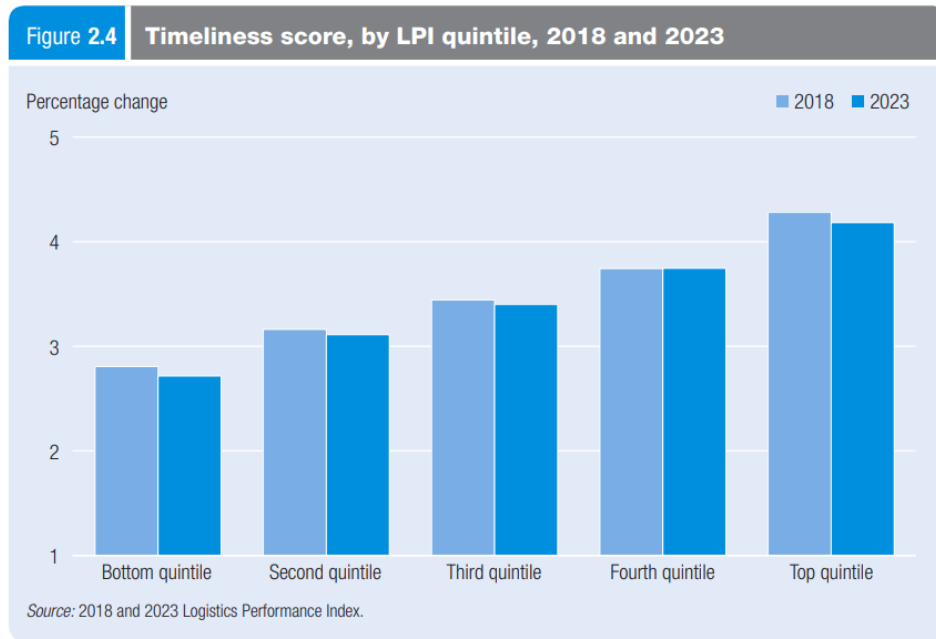


ภาพที่ ๔ - ๖ คะแนน International LPI ทั่วโลก ระหว่างปี พ.ศ. ๒๕๖๕ - ๒๕๖๖
อ้างอิง : ธนาคารโลก (๒๕๖๖)

๔.๒.๘ ผลกระทบของวิกฤตการณ์ห่วงโซ่อุปทาน

การเก็บรวบรวมข้อมูลสำหรับ International LPI จากองค์ประกอบหลักทั้ง ๖ ด้านที่ผู้ตอบแบบสำรวจให้คะแนน ๔ องค์ประกอบหลักมีความเกี่ยวข้องกับลักษณะเฉพาะของแต่ละประเทศในเชิงลึก ซึ่งไม่ได้รับผลกระทบจากวิกฤตการณ์โดยตรง สภาพการณ์ของห่วงโซ่อุปทานที่ยากลำบากไม่ได้เกี่ยวข้องกับปัญหาบุคลากร ปัญหาด้านประสิทธิภาพของโครงสร้างพื้นฐาน การขาดแคลนผู้ให้บริการโลจิสติกส์ที่มีคุณภาพ หรือความยากลำบากในการติดตามและตรวจสอบการขนส่ง วิกฤตการณ์ดังกล่าวเกิดจากการรวมกันของปัจจัยด้านอุปทานและอุปสงค์ที่เกี่ยวข้องกับการระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 และความพยายามในการควบคุมโรค COVID-19

อย่างไรก็ตาม ข้อมูลสำหรับองค์ประกอบหนึ่งของ International LPI ชี้ให้เห็นว่า ผู้ตอบแบบสำรวจในการสำรวจ International LPI ตระหนักถึงความเป็นจริงใหม่ของห่วงโซ่อุปทานเมื่อให้คะแนนประเทศต่าง ๆ สำหรับองค์ประกอบด้านความตรงต่อเวลา (Timeliness) ลดลงในทุกควินไทล์ยกเว้นควินไทล์ที่สองจากด้านบนระหว่างปี พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๖๖ เมื่อพิจารณาว่าประเด็นสำคัญของวิกฤตการณ์ห่วงโซ่อุปทานหลัก คือ ความล่าช้า แสดงดังภาพที่ ๔ - ๗



ภาพที่ ๔ - ๗ คะแนน International LPI องค์ประกอบด้านความตรงต่อเวลา (Timeliness)
อ้างอิง : ธนาคารโลก (๒๕๖๖)

๔.๓ ฐานข้อมูลใหม่สำหรับ International LPI พ.ศ. ๒๕๖๖

การสำรวจเมื่อปี พ.ศ. ๒๕๖๕ ธนาคารโลกได้นำเกณฑ์ตัวชี้วัดซึ่งใช้ข้อมูลจากฐานข้อมูลทั่วโลกมาประกอบการพิจารณา ซึ่งเกณฑ์ตัวชี้วัดประสิทธิภาพใหม่ยังไม่มีผลต่อการจัดอันดับ International LPI ในปี พ.ศ. ๒๕๖๖ ซึ่งธนาคารโลกยังคงใช้เกณฑ์ตัวชี้วัดองค์ประกอบหลักทั้ง ๖ ด้านในการจัดอันดับเป็นหลักตามเดิม ทั้งนี้เกณฑ์ตัวชี้วัดประสิทธิภาพใหม่นั้น ธนาคารโลกได้ร่วมมือกับผู้ให้บริการด้านข้อมูลภายนอกหลายราย เช่น ๑) การใช้บริการขนส่งสินค้าทางเรือจากบริษัท MDS Transmodal จำกัด ๒) การติดตามสินค้าทางอากาศจาก Cargo iQ ๓) การขนส่งจดหมายและพัสดุระหว่างประเทศจากสหภาพไปรษณีย์สากล (Universal Postal Union : UPU) ๔) ข้อมูลความถี่สูงเกี่ยวกับกิจกรรมการขนส่งหรือข้อมูลตู้คอนเทนเนอร์จากแพลตฟอร์มระบบดิจิทัล TradeLens ๕) การเข้าเทียบท่าเรือคอนเทนเนอร์ทั่วโลกจากผู้ให้บริการข้อมูลระบบระบุอัตโนมัติ (Automatic Identification System : AIS) (MarineTraffic)

๔.๓.๑ การขนส่งตู้คอนเทนเนอร์ทางเรือ (Container Shipping Indicators) โดย MDS Transmodal

MDS Transmodal เป็นบริษัทที่ปรึกษาอิสระที่มุ่งเน้นภาคการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ รวมถึงการขนส่งทางเรือ ทางถนน ทางราง ระบบโลจิสติกส์ และการกระจายสินค้า โดยเป็นบริษัทที่รวบรวมข้อมูลเกี่ยวกับการขนส่งหลายประเภท การดูแลรักษาฐานข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้า และชุดข้อมูลทั้งในประเทศและต่างประเทศ ในช่วงเดือนมกราคม - มิถุนายน ๒๕๖๕ ซึ่งเป็นข้อมูลที่ได้มาจากฐานข้อมูลตู้คอนเทนเนอร์ของ MDS Transmodal อีกทั้งยังครอบคลุมตารางการเดินเรือและปริมาณการขนส่งที่ให้บริการบนเส้นทางเดินเรือ เช่น จำนวนการให้บริการ จำนวนผู้ประกอบการ จำนวนพันธมิตร ความถี่เฉลี่ยต่อปีของบริการขนส่งทางเรือ รวมถึงสถิติ (ค่าเฉลี่ย ค่าสูงสุด และค่าต่ำสุด) เกี่ยวกับจำนวนเรือที่ประจำการ ขนาดเรือ และอายุเรือ

๔.๓.๒ โลจิสติกส์การบิน (Aviation Logistics) โดย Cargo iQ

ชุดข้อมูลการขนส่งสินค้าทางอากาศจัดทำโดย Cargo iQ ซึ่งเป็นองค์กรที่ไม่แสวงหาผลกำไร ก่อตั้งขึ้นในปี พ.ศ. ๒๕๔๐ โดยสมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศเพื่อพัฒนาระบบการวางแผนการขนส่ง และการติดตามประสิทธิภาพการขนส่งสินค้าทางอากาศ ซึ่ง Cargo iQ ได้รวบรวมผู้เข้าร่วมมากกว่า ๖๐ ราย ซึ่งรวมถึงบริษัทตัวแทนขนส่งทางอากาศ บริษัทผู้ให้บริการภาคพื้นดิน บริษัทผู้ให้บริการขนส่งทางถนน และสนามบิน เพื่อกำหนดมาตรฐานสำหรับกระบวนการและการวางแผนร่วมกันเพื่อควบคุมและประเมิน ประสิทธิภาพการขนส่งสินค้า อีกทั้งยังรวบรวมข้อมูลมากกว่า ๑๑๐ ล้านรายการต่อปี ซึ่ง ๑๒ ล้านรายการเป็นข้อมูล การขนส่งจากสนามบินถึงสนามบิน โดยข้อมูลเหล่านี้ครอบคลุมข้อมูลของสนามบินประมาณ ๖๕๐ แห่ง ใน ๑๘๔ ประเทศ และคิดเป็นร้อยละ ๔๕ ของปริมาณการขนส่งสินค้าทางอากาศทั่วโลก และถูกนำมาใช้ ประกอบข้อมูลหลักด้านการขนส่งสินค้าทางอากาศของ International LPI ปี พ.ศ. ๒๕๖๖ การบันทึกเหตุการณ์ ของ Cargo iQ ปฏิบัติตามโปรโตคอลการแลกเปลี่ยนข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ (Electronic Data Interchange : EDI) ที่คล้ายกับสหภาพไปรษณีย์สากล

ทั้งนี้ ผู้ให้บริการขนส่งมีหน้าที่รับผิดชอบในการป้อนข้อมูลเข้าสู่ระบบอย่างทันท่วงที สอดคล้อง และถูกต้องแม่นยำ ความแตกต่างของเวลาระหว่างเหตุการณ์สำคัญเหล่านี้ให้ข้อมูลเกี่ยวกับความน่าเชื่อถือ และประสิทธิภาพของผู้ให้บริการขนส่งแต่ละราย ผู้ขนส่งสินค้า และผู้ประกอบการ และในภาพรวมของสนามบิน และประเทศต่าง ๆ

๔.๓.๓ การขนส่งทางไปรษณีย์ (Postal Indicators) โดย Universal Postal Union (UPU)

การซื้อขายสินค้าและบริการออนไลน์ระหว่างผู้ซื้อและผู้ขายที่อยู่ในประเทศที่แตกต่างกัน (Cross - Border E - Commerce) ส่วนใหญ่ขึ้นอยู่กับบริการพัสดุไปรษณีย์ที่ให้บริการโดยสมาชิก UPU หรือผู้ให้บริการขนส่งระหว่างประเทศ (เช่น DHL FedEx และ UPS) ดังนั้น ข้อมูลที่ UPU รวบรวมจึงเป็น แหล่งข้อมูลที่ครอบคลุมสำหรับประเทศสมาชิกมากกว่า ๑๙๐ ประเทศ และอาจเป็นแหล่งข้อมูลรวมที่ดีที่สุด เกี่ยวกับการค้า E - Commerce UPU รักษามาตรฐานทางเทคนิคและข้อกำหนดข้อความ EDI ที่ใช้ในการ แลกเปลี่ยนข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ระหว่างบริการทางไปรษณีย์ เพื่อแลกเปลี่ยนข้อมูลไปรษณีย์ของสมาชิก UPU จัดทำฐานการแลกเปลี่ยนข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ (Electronic Data Interchange : EDI) ซึ่งประกอบด้วย บันทึกเกี่ยวกับปริมาณ ความถี่ กิจกรรมข้ามพรมแดนที่สำคัญ และข้อมูลการติดตามสินค้าอื่น ๆ ของไปรษณีย์ ข้อมูลนี้สามารถเข้าถึงได้ผ่านมาตรฐานการส่งข้อความของบริการไปรษณีย์ด่วน (Express Mail Service Events)

๔.๓.๔ ความล่าช้าในการนำเข้า - ส่งออกตู้คอนเทนเนอร์ (Import - Export Delays for Containers) โดย TradeLens

TradeLens เป็นแพลตฟอร์มระบบดิจิทัลสำหรับแบ่งปันข้อมูลและเอกสารที่มีความปลอดภัยสูง ซึ่งมุ่งหวังที่จะลดความซับซ้อนและเพิ่มความรวดเร็วในกระบวนการทำงานสำหรับผู้เข้าร่วมทุกคนในระบบนิเวศ ห่วงโซ่อุปทาน แพลตฟอร์มนี้ได้รวบรวมข้อมูลของหน่วยงานสำคัญกว่า ๑,๐๐๐ แห่งที่เกี่ยวข้องกับห่วงโซ่อุปทาน ทั่วโลก รวมถึงท่าเรือและท่าเทียบเรือมากกว่า ๒๐๐ แห่ง และหน่วยงานศุลกากรมากกว่า ๑๕ แห่ง และภายใน กลางปี พ.ศ. ๒๕๖๕ TradeLens ได้อำนวยความสะดวกในการแลกเปลี่ยนข้อมูลการค้าตู้คอนเทนเนอร์ประมาณ ร้อยละ ๖๐ แบบจำลองของ TradeLens มีหมวดหมู่ที่เกี่ยวข้องกับการขนส่ง ๓ ประเภท ได้แก่ ๑) สินค้าฝากขาย ๒) อุปกรณ์ขนส่ง และ ๓) การจัดส่ง วัตถุประสงค์หลักของแบบจำลองนี้คือการติดตามสินค้าฝากขาย อุปกรณ์ ขนส่ง (ตู้คอนเทนเนอร์) และการจัดส่ง ชุดข้อมูลที่ TradeLens รวบรวมให้สำหรับธนาคารโลก ครอบคลุม ระหว่างวันที่ ๑ พฤษภาคม ถึง ๓๑ ตุลาคม ๒๕๖๕ ตัวอย่างประกอบด้วยข้อมูลประทับเวลา จำนวน ๑๑ เหตุการณ์

สำหรับการขนส่ง ๔ รูปแบบ ได้แก่ ทางทะเล ทางบก เรือสินค้า และทางรถไฟ และสถานะการบรรทุก ๒ สถานะ ได้แก่ ๑) บรรทุกเต็ม และ ๒) บรรทุกไม่เต็ม ซึ่งเชื่อมโยงกับสินค้าที่ติดตามมากกว่า ๓ ล้านรายการ และมีการสังเกตการณ์มากกว่า ๓๐ ล้านครั้ง ชุดข้อมูลนี้ครอบคลุมรหัสมาตรฐานสากลที่ใช้สำหรับระบุสถานที่ในเชิงพาณิชย์ และการขนส่งสินค้าทั่วโลกของสหประชาชาติ (Code for Trade and Transport Locations : UNLOCODE) จำนวนมากกว่า ๑๑,๐๐๐ รายการ ซึ่งรวมถึงจุดหมายปลายทาง ต้นทาง และตำแหน่งปัจจุบัน โดยธนาคารโลกมุ่งเน้นไปที่ความแตกต่างของเวลาหรือระยะเวลาการคอยสินค้าระหว่างเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นตามมา เหตุการณ์อาจเกิดขึ้นระหว่างสถานที่ต่าง ๆ เช่น ในเส้นทางขนส่งหลายรูปแบบ หรือในการขนส่งทางเรือ เหตุการณ์ที่อาจเกิดขึ้นตามมา ณ สถานที่เดียวกัน และเวลาที่ตู้คอนเทนเนอร์จอดอยู่ที่เดิม (เวลาพัก)

๔.๓.๕ ความล่าช้าในการนำเข้า - ส่งออกตู้คอนเทนเนอร์ (Import - Export Delays for Containers) โดย MarineTraffic

ชุดข้อมูลการเข้าออกท่าเรือจาก MarineTraffic คือ ชุดข้อมูลบันทึกที่ประมวลผลจากข้อมูลระบบอัตโนมัติ และเสริมด้วยข้อมูลที่เป็นกรรมสิทธิ์เกี่ยวกับท่าเรือและชุดข้อมูลเรือที่มาจากทะเบียนองค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (International Maritime Organization) ประเภทของเรือมีตั้งแต่เรือปontonขนาดเล็กที่มีความจุสูงสุด ๑,๐๐๐ หน่วยเทียบท่า ๒๐ ฟุต ไปจนถึงเรือคอนเทนเนอร์ขนาดใหญ่พิเศษที่มีความจุเริ่มต้นที่ ๑๔,๕๐๑ หน่วยเทียบท่า ๒๐ ฟุต ข้อมูลที่มีอยู่ประกอบด้วยเวลาประทับของเวลาเข้าและออกท่าเรือที่รายงานผ่านสัญญาณระบบอัตโนมัติผ่านเครื่องรับสัญญาณภาคพื้นดินและดาวเทียม ชุดข้อมูลนี้จัดทำขึ้นโดยใช้ข้อมูล MarineTraffic เกี่ยวกับการเข้าเทียบท่าที่ครอบคลุมเรือคอนเทนเนอร์มากกว่า ๕,๐๐๐ ลำที่เข้าเทียบท่ามากกว่า ๘๐๐ ท่าเรือทั่วโลกในช่วงสองไตรมาสแรกของปี พ.ศ. ๒๕๖๕ โดยอิงจากความแตกต่างของเวลาโดยประมาณระหว่างเวลาที่เดินทางมาถึงและออกจากท่าเรือที่บันทึกไว้ จึงได้สร้างตัวบ่งชี้ระยะเวลาดำเนินการต่อหนึ่งท่าเรือ ทั้งนี้ข้อมูลจาก MDS Transmodal และ MarineTraffic ครอบคลุมร้อยละ ๕๒ ของสมาชิกธนาคารโลก

๔.๔ การเปลี่ยนแปลงของอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ ระหว่าง ปี พ.ศ. ๒๕๖๑ และ พ.ศ. ๒๕๖๖

ในระยะเวลา ๕ ปีที่ผ่านมา ซึ่งเป็นช่วงเวลาระหว่างรายงานดัชนีวัดประสิทธิภาพระบบโลจิสติกส์ระหว่างประเทศ (International LPI) ประจำปี พ.ศ. ๒๕๖๑ และปี พ.ศ. ๒๕๖๖ มีสถานการณ์ที่เปลี่ยนแปลงไปในหลายมิติ ซึ่งเป็นปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่ออุตสาหกรรมการขนส่งและโลจิสติกส์ทั่วโลกเป็นอย่างมาก ดังนี้

๔.๔.๑ การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา ๒๐๑๙ (COVID-19)

ทำให้หลายประเทศออกมาตรการควบคุมการแพร่ระบาด เช่น สาธารณรัฐประชาชนจีน ซึ่งเป็นศูนย์กระจายสินค้าและจุดถ่ายที่สำคัญของโลกทางทะเล ได้ออกมาตรการโควิดเป็นศูนย์ (zero-COVID) ส่งผลให้เกิดปัญหาขาดแคลนแรงงานทำให้กระบวนการขนส่งสินค้าเกิดความล่าช้า เป็นสาเหตุหนึ่งที่ทำให้ปริมาณตู้สินค้าตกค้างจนเกิดภาวะขาดแคลนตู้คอนเทนเนอร์ทั่วโลก อย่างไรก็ตาม การแพร่ระบาดของโรค COVID-19 ทำให้ผู้บริโภคปรับตัวสู่วิถีใหม่ (New Normal) มาใช้บริการในรูปแบบดิจิทัลมากขึ้นจากความก้าวหน้าของเทคโนโลยี ซึ่งเป็นโอกาสของธุรกิจต่าง ๆ เช่น การซื้อขายอาหารออนไลน์ และการจัดส่งขั้นสุดท้าย (Last - Mile Delivery) ผู้ให้บริการโลจิสติกส์พึ่งพาเทคโนโลยีปัญญาประดิษฐ์ (Artificial Intelligence : AI) มากขึ้น เพื่อตอบสนองความต้องการของผู้บริโภคและทดแทนแรงงานที่ขาดแคลนในช่วงวิกฤต COVID-19 และช่วยเพิ่มประสิทธิภาพและประสิทธิผลในอุตสาหกรรมโลจิสติกส์

๔.๔.๒ สถานการณ์ความขัดแย้งระหว่างประเทศ

สงครามยูเครน - รัสเซียส่งผลกระทบต่อราคาน้ำมันในตลาดโลกและส่งผลกระทบต่อต้นทุนการขนส่งสินค้าสูงขึ้น รวมถึงสงครามการค้าระหว่างสหรัฐอเมริกาและจีนที่ทำให้ผู้ให้บริการขนส่งสินค้าทางทะเลต้องปรับแผนเส้นทางการเดินเรือให้สอดคล้องกับการเปลี่ยนแปลงของฐานการผลิตและความต้องการสินค้าของผู้บริโภคทั่วโลก

๔.๔.๓ แนวคิดโลจิสติกส์สีเขียว (Green Logistics)

แนวคิด Green Logistics เข้ามาทดแทนระบบการขนส่งแบบเดิม เป็นแนวคิดและกระบวนการในการจัดการโลจิสติกส์และห่วงโซ่อุปทานที่เน้นการลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม โดยคำนึงถึงความยั่งยืนในด้านทรัพยากรธรรมชาติ พลังงาน การปล่อยก๊าซเรือนกระจก (Greenhouse Gases) และภาวะโลกร้อน ส่งผลให้ผู้ประกอบการต้องปรับตัวให้เป็นไปตามมาตรฐานสากลของประเทศต่าง ๆ ที่สอดคล้องกับเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืนของสหประชาชาติ นั่นคือ เป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน (Sustainable Development Goals : SDGs)

บทที่ ๕

การจัดอันดับดัชนีวัดประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ระหว่างประเทศของประเทศไทย ปี พ.ศ. ๒๕๖๖ (International LPI of Thailand)

๕.๑ คะแนนดัชนีวัดประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ระหว่างประเทศของประเทศไทย ปี พ.ศ. ๒๕๖๖

จากรายงาน Connecting to Complete ปี พ.ศ. ๒๕๖๖ จัดทำขึ้นโดยธนาคารโลก ได้จัดดัชนีวัดประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ของประเทศไทย ตามเกณฑ์ชี้วัดหลัก ๖ ด้าน พบว่า ประเทศไทยมีดัชนีวัดประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ระหว่างประเทศ เท่ากับ ๓.๕ คะแนน เมื่อเทียบกับปี พ.ศ. ๒๕๖๑ และพบว่ามีเกณฑ์ชี้วัดหลัก ๕ ด้านที่มีคะแนนเพิ่มขึ้น ดังนี้

ด้านที่ ๑ ด้านพิธีการศุลกากร (Customs) เพิ่มขึ้น ๐.๑๖ คะแนน

ด้านที่ ๒ ด้านโครงสร้างพื้นฐานด้านขนส่งและเทคโนโลยีสารสนเทศ (Infrastructure) เพิ่มขึ้น ๐.๕๖ คะแนน

ด้านที่ ๓ ด้านการเตรียมการขนส่งระหว่างประเทศ (International Shipments) เพิ่มขึ้น ๐.๐๔ คะแนน

ด้านที่ ๔ ด้านสมรรถนะผู้ให้บริการโลจิสติกส์ทั้งภาครัฐและธุรกิจ (Competence and Quality) เพิ่มขึ้น ๐.๐๙ คะแนน

ด้านที่ ๖ ด้านระบบการติดตามและตรวจสอบสินค้า (Tracking and Tracing) เพิ่มขึ้น ๐.๑๓ คะแนน

แต่ด้านที่ ๕ ด้านความตรงต่อเวลาของการบริการ (Timeliness) ลดลง ๐.๓๑ คะแนน แสดงดังตารางที่ ๕ - ๑

๕.๒ อันดับดัชนีประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ระหว่างประเทศของประเทศไทย ปี พ.ศ. ๒๕๖๖

จากรายงาน Connecting to Complete ปี พ.ศ. ๒๕๖๖ ธนาคารโลกได้จัดอันดับประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ของประเทศไทยอยู่ในอันดับที่ ๓๔ จาก ๑๓๙ ประเทศทั่วโลก ซึ่งประเทศไทยได้อันดับที่ ๓๔ ร่วมกับอีก ๓ ประเทศ ได้แก่ ประเทศบาห์เรน ประเทศลัตเวีย และประเทศกาตาร์ เมื่อเทียบกับผลอันดับในปี พ.ศ. ๒๕๖๑ ประเทศไทยลดลงจากอันดับที่ ๓๒ และเมื่อพิจารณาเฉพาะประเทศในภูมิภาคเอเชีย ประเทศไทยอยู่ในอันดับที่ ๙ ร่วมกับประเทศบาห์เรนและประเทศกาตาร์ นอกจากนี้เมื่อเทียบกับปี พ.ศ. ๒๕๖๑ พบว่า มีเกณฑ์ชี้วัดหลัก ๓ ด้านที่มีอันดับดีขึ้น ดังนี้

ด้านที่ ๑ ด้านพิธีการศุลกากร (Customs) เพิ่มขึ้น ๕ อันดับ

ด้านที่ ๒ ด้านโครงสร้างพื้นฐานด้านขนส่งและเทคโนโลยีสารสนเทศ (Infrastructure) เพิ่มขึ้น ๑๖ อันดับ

ด้านที่ ๓ ด้านการเตรียมการขนส่งระหว่างประเทศ (International Shipments) เพิ่มขึ้น ๓ อันดับ

แต่มีเกณฑ์ชี้วัดหลัก ๓ ด้านที่มีอันดับลดลง ดังนี้

ด้านที่ ๔ ด้านสมรรถนะผู้ให้บริการโลจิสติกส์ทั้งภาครัฐและธุรกิจ (Competence and Quality) ลดลง ๖ อันดับ

ด้านที่ ๕ ด้านความตรงต่อเวลาของการบริการ (Timeliness) ลดลง ๑๘ อันดับ

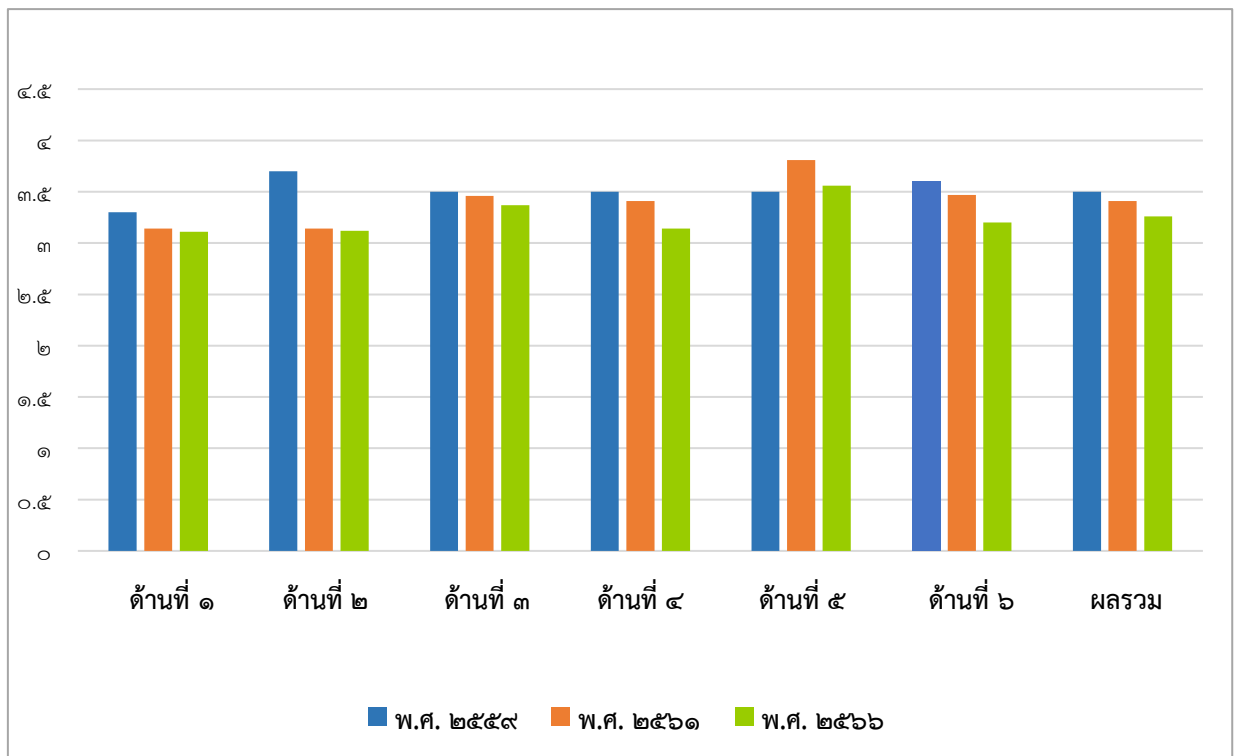
ด้านที่ ๖ ด้านระบบการติดตามและตรวจสอบสินค้า (Tracking and Tracing) ลดลง ๑ อันดับ

แสดงดังตารางที่ ๕ - ๑

ตารางที่ ๕ - ๑ คะแนนและอันดับดัชนีวัดประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ระหว่างประเทศของประเทศไทย ปี พ.ศ. ๒๕๖๖

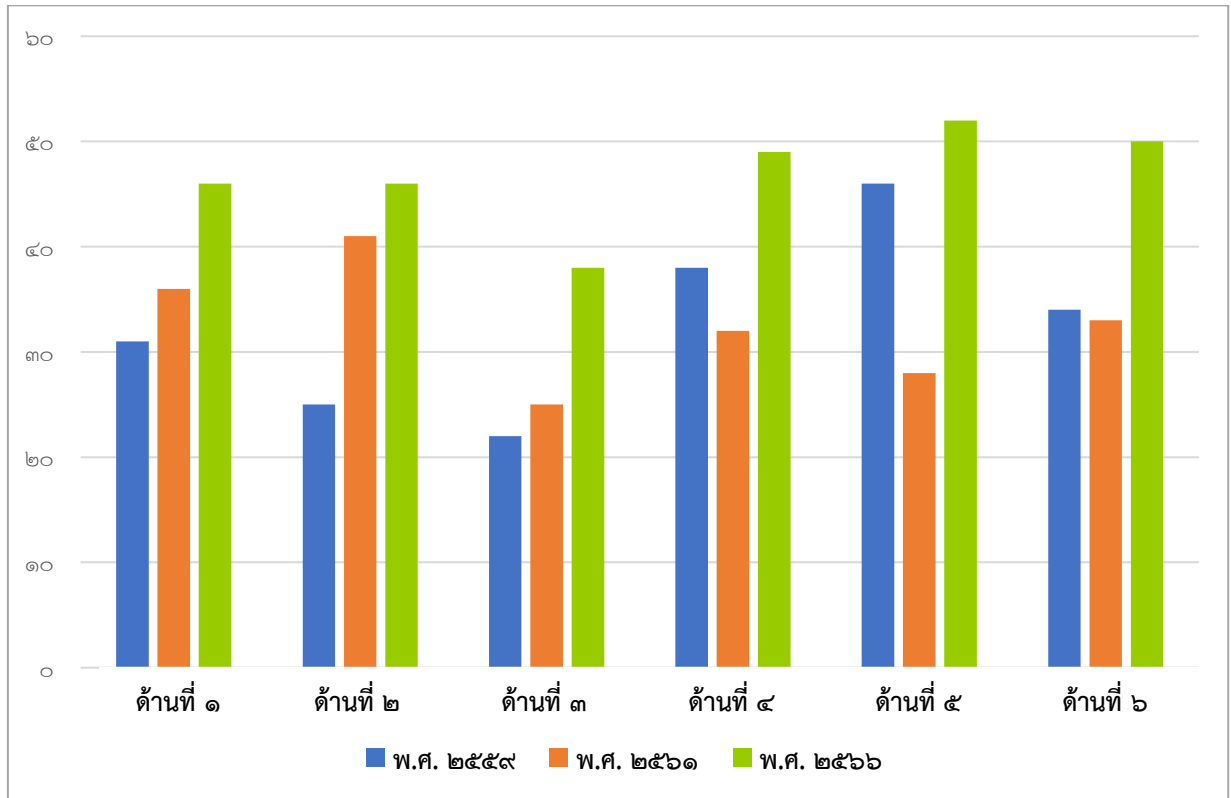
องค์ประกอบหลักของ International LPI	๒๕๖๖		๒๕๖๑		๒๕๕๙	
	คะแนน	อันดับ	คะแนน	อันดับ	คะแนน	อันดับ
ด้านที่ ๑ ด้านพิธีการศุลกากร (Customs)	๓.๓	๓๑	๓.๑๔	๓๖	๓.๑๑	๔๖
ด้านที่ ๒ ด้านโครงสร้างพื้นฐานด้านขนส่งและเทคโนโลยีสารสนเทศ (Infrastructure)	๓.๗	๒๕	๓.๑๔	๔๑	๓.๑๒	๔๖
ด้านที่ ๓ ด้านการเตรียมการขนส่งระหว่างประเทศ (International Shipments)	๓.๕	๒๒	๓.๔๖	๒๕	๓.๓๗	๓๘
ด้านที่ ๔ ด้านสมรรถนะผู้ให้บริการโลจิสติกส์ทั้งภาครัฐและธุรกิจ (Competence and Quality)	๓.๕	๓๘	๓.๔๑	๓๒	๓.๑๔	๔๙
ด้านที่ ๕ ด้านความตรงต่อเวลาของการบริการ (Timeliness)	๓.๕	๔๖	๓.๘๑	๒๘	๓.๕๖	๕๒
ด้านที่ ๖ ด้านระบบการติดตามและตรวจสอบสินค้า (Tracking and Tracing)	๓.๖	๓๔	๓.๔๗	๓๓	๓.๒๐	๕๐
ผลรวม	๓.๕	๓๔	๓.๔๑	๓๒	๓.๒๖	๔๕

อ้างอิง : ธนาคารโลก (๒๕๖๖)



ภาพที่ ๕ - ๑ คะแนนดัชนีวัดประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ระหว่างประเทศของประเทศไทย ปี พ.ศ. ๒๕๖๖

อ้างอิง : ธนาคารโลก (๒๕๖๖)



ภาพที่ ๕ - ๒ อันดับดัชนีวัดประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ระหว่างประเทศของประเทศไทย ปี พ.ศ. ๒๕๖๖
อ้างอิง : ธนาคารโลก (๒๕๖๖)

๕.๓ เปรียบเทียบประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ระหว่างประเทศของประเทศไทยและประเทศสมาชิกอาเซียน

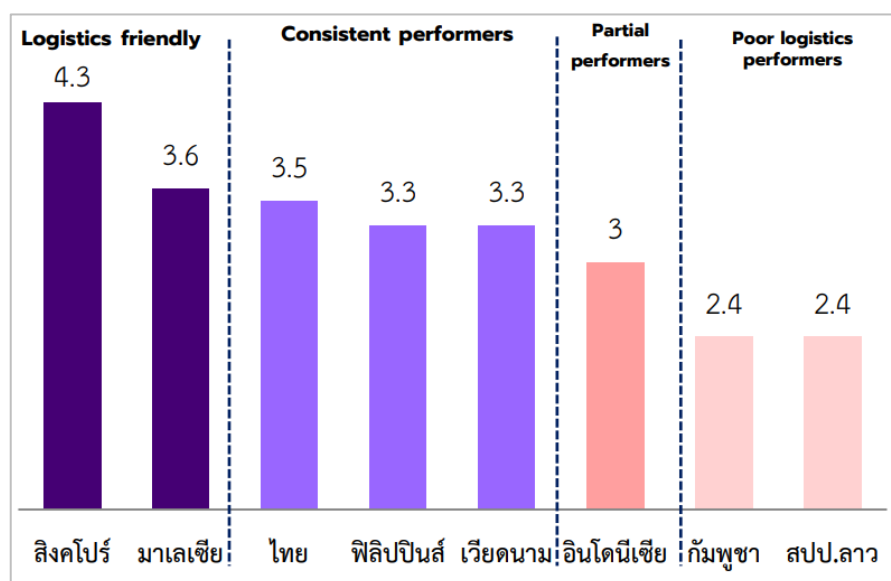
อันดับ International LPI ของไทยอยู่ในอันดับที่ ๓ ของภูมิภาค (อันดับที่ ๓๔) เป็นรองสิงคโปร์ (อันดับที่ ๑) และมาเลเซีย (อันดับที่ ๒๖) โดยเป็นที่น่าสนใจว่ามาเลเซียมีพัฒนาการในภาพรวมดีขึ้นอย่างต่อเนื่อง สะท้อนให้เห็นจากคะแนนเกณฑ์ชี้วัดทั้ง ๖ ด้านที่เพิ่มขึ้น ส่งผลให้อันดับประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ขยับสูงขึ้นจากอันดับที่ ๔๑ ในปี พ.ศ. ๒๕๖๑ เป็นอันดับที่ ๒๖ ในปี พ.ศ. ๒๕๖๖ ขณะที่สาธารณรัฐสิงคโปร์ขยับจากอันดับที่ ๗ ในครั้งก่อน ขึ้นเป็นอันดับที่ ๑ ในครั้งนี้ โดยมีคะแนนเกณฑ์ชี้วัดเป็นอันดับที่ ๑ ทั้งหมด ๕ ด้าน และการเตรียมการขนส่งระหว่างประเทศเป็นด้านที่มีพัฒนาการที่ดีที่สุด (ดีขึ้น ๑๓ อันดับจากปี ๒๕๖๑) ยกเว้นด้านการเตรียมการขนส่งระหว่างประเทศที่อยู่ในอันดับที่ ๒ แสดงดังตารางที่ ๕ - ๒

ตารางที่ ๕ - ๒ คะแนนและอันดับดัชนีวัดประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ระหว่างประเทศของประเทศไทย ปี พ.ศ. ๒๕๖๖
แยกรายองค์ประกอบหลัก

อันดับ	ประเทศ	อันดับโลก	คะแนนรวม	องค์ประกอบหลักของ International LPI					
				พิธีการศุลกากร	โครงสร้างพื้นฐาน	การเตรียมการขนส่งระหว่างประเทศ	สมรรถนะ LSPs	ความตรงต่อเวลาของการบริการ	ระบบติดตาม+ตรวจสอบสินค้า
๑	สิงคโปร์	๑	๔.๓	๔.๒	๔.๖	๔.๐	๔.๔	๔.๓	๔.๔
๒	มาเลเซีย	๒๖	๓.๖	๓.๓	๓.๖	๓.๗	๓.๗	๓.๗	๓.๗
๓	ไทย	๓๔	๓.๕	๓.๓	๓.๗	๓.๕	๓.๕	๓.๕	๓.๖
๔	ฟิลิปปินส์	๔๓	๓.๓	๒.๘	๓.๒	๓.๑	๓.๓	๓.๙	๓.๓
๕	เวียดนาม	๔๓	๓.๓	๓.๑	๓.๒	๓.๓	๓.๒	๓.๓	๓.๔
๖	อินโดนีเซีย	๖๑	๓.๐	๒.๘	๒.๙	๓.๐	๒.๙	๓.๓	๓.๐
๗	กัมพูชา	๑๑๕	๒.๔	๒.๒	๒.๑	๒.๓	๒.๔	๒.๗	๒.๘
๘	ลาว	๑๑๕	๒.๔	๒.๓	๒.๓	๒.๓	๒.๔	๒.๘	๒.๔

อ้างอิง : ธนาคารโลก (๒๕๖๖)

ทั้งนี้ เมื่อนำคะแนน International LPI ของประเทศสมาชิกอาเซียนมาจัดกลุ่มตามดัชนีวัดประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ระหว่างประเทศ ซึ่งแบ่งเป็น ๔ กลุ่ม สามารถจัดกลุ่มได้ดังนี้ (๑) กลุ่มผู้ดำเนินการโลจิสติกส์ที่มีประสิทธิภาพสูงและเป็นมิตรต่อกระบวนการโลจิสติกส์ (Logistics Friendly) ได้แก่ สาธารณรัฐสิงคโปร์ และสหพันธรัฐมาเลเซีย (๒) กลุ่มผู้ดำเนินการโลจิสติกส์ที่มีประสิทธิภาพในระดับสม่ำเสมอ (Consistent Performers) ได้แก่ ประเทศไทย สาธารณรัฐฟิลิปปินส์ และสาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม (๓) กลุ่มผู้ดำเนินการโลจิสติกส์ที่มีประสิทธิภาพบางส่วน (Partial Performers) ได้แก่ สาธารณรัฐอินโดนีเซีย และ (๔) กลุ่มผู้ดำเนินการโลจิสติกส์ที่มีประสิทธิภาพในระดับต่ำ (Poor Logistics Performers) ได้แก่ ราชอาณาจักรกัมพูชา และสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว แสดงดังภาพที่ ๕ - ๓



ภาพที่ ๕ - ๓ กลุ่มตามดัชนีวัดประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ระหว่างประเทศของประเทศไทยปี พ.ศ. ๒๕๖๖
อ้างอิง : ธนาคารโลก (๒๕๖๖)

บทที่ ๖

ข้อเสนอแนะสำหรับการพัฒนาคะแนนดัชนีวัดประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ในประเทศไทย

จากการจัดอันดับและคะแนน International LPI ของธนาคารโลกใน ปี พ.ศ. ๒๕๖๖ พบว่าคะแนนรวมของประเทศไทยเพิ่มขึ้นเป็น ๓.๕ คะแนน จากเดิม ๓.๔๑ คะแนน ในปี พ.ศ. ๒๕๖๑ ส่วนหนึ่งสะท้อนมาจากการพัฒนาภายใต้แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๘๐) ประเด็นการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน ถือเป็นปัจจัยสนับสนุนที่สำคัญในการสร้างความสามารถในการแข่งขันของประเทศ เนื่องจากจะช่วยให้เกิดการพัฒนายอดจากฐานทรัพยากรและกิจกรรมทางเศรษฐกิจในพื้นที่ ซึ่งจะกระตุ้นให้เกิดการสร้างมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจในส่วนภูมิภาค และปรับตัวให้ทันต่อความก้าวหน้าทางเทคโนโลยีและนวัตกรรมในอนาคต เพื่อให้การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของประเทศสามารถสนับสนุนการยกระดับประเทศไทยให้เป็นประเทศที่มีรายได้สูงที่มีความสามารถในการแข่งขันได้อย่างยั่งยืน จำเป็นต้องให้ความสำคัญกับการพัฒนาและเสริมสร้างศักยภาพด้านทรัพยากรมนุษย์ การสร้างโอกาสและความเสมอภาคทางสังคม การเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม ทั้งนี้ มีข้อเสนอแนะเพื่อการพัฒนา International LPI ผ่านเกณฑ์ตัวชี้วัดหลักของ International LPI ทั้ง ๖ ด้านที่สำคัญ ดังนี้

๖.๑ ข้อเสนอแนะด้านพิธีการศุลกากร (อันดับและคะแนนเพิ่มขึ้นจากปี พ.ศ. ๒๕๖๑ เท่ากับ ๐.๑๖)

๖.๑.๑ ลดขั้นตอนพิธีการศุลกากรและพัฒนาธุรกรรมการเชื่อมโยงข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับการนำเข้า - ส่งออก และโลจิสติกส์ร่วมกับกรมศุลกากรผ่านระบบการบริการเชื่อมโยงข้อมูลหน่วยงานภาครัฐและภาคธุรกิจ (National Single Window : NSW) เพื่อเชื่อมโยงข้อมูลหน่วยงานภาครัฐและภาคธุรกิจ (G2G, G2B และ B2B) สำหรับการนำเข้า - ส่งออก และโลจิสติกส์รองรับการเชื่อมโยงข้อมูลระหว่างประเทศสมาชิกอาเซียน และประเทศในภูมิภาคอื่น ๆ

๖.๑.๒ สามารถเชื่อมโยงข้อมูลผ่านระบบ ASEAN Single Window (ASW) และระบบสากลอื่น ๆ เช่น หนังสือรับรองถิ่นกำเนิดสินค้าอาเซียน (ATIGA e - Form D) เชื่อมโยงได้ครบทุกประเทศ ข้อมูลใบขนสินค้าอาเซียน (ASEAN Customs Declaration Document : ACDD) และใบรับรองสุขอนามัยพืช (e - Phyto Certificate) ที่สามารถเชื่อมโยงกับประเทศสมาชิกอาเซียนที่มีความพร้อม

๖.๑.๓ สนับสนุนระบบศุลกากรอิเล็กทรอนิกส์ (e - Customs System) โดยดำเนินพิธีการศุลกากรแบบไร้กระดาษ (Paperless) ตั้งแต่การยื่นเอกสาร นำเข้า - ส่งออก การเสียภาษี และการตรวจสอบสินค้า เพื่อลดขั้นตอนของการใช้เอกสาร ลดโอกาสทุจริต และเพิ่มความโปร่งใส รวมถึงสามารถให้ผู้ประกอบการสามารถติดตามสถานะได้ตลอดเวลา

๖.๑.๔ นำระบบการจัดการความเสี่ยง (Risk Management System) โดยใช้ AI หรือฐานข้อมูลขนาดใหญ่ เพื่อช่วยวิเคราะห์ข้อมูลสินค้าล่วงหน้า (Pre - arrival Data) คัดแยกสินค้าที่มีความเสี่ยงสูงและตรวจสอบสินค้าได้อย่างรวดเร็ว เพื่อลดความแออัดในด่านศุลกากรและเพิ่มความรวดเร็วในการบริหารจัดการสินค้า

๖.๑.๕ เนื่องจากประเทศไทยมีทำเลที่ตั้งเป็นศูนย์กลางของแผ่นดินใหญ่ภูมิภาคอาเซียน (Mainland ASEAN) และมีพรมแดนติดกับกลุ่มประเทศ CLMV โดยตรง เห็นควรให้พัฒนาศูนย์กลางโลจิสติกส์ชายแดน (Border Logistics Hub) ที่ครบวงจร เช่น ศูนย์กระจายสินค้า (Distribution Center) คลังสินค้าทัณฑ์บน (Bonded Warehouse) ด่านตรวจสินค้า และด่านศุลกากรอัจฉริยะ (Smart Customs Checkpoint) เป็นต้น พัฒนาระบบ Multimodal Transport เชื่อมโยงการขนส่งทางบก ราง น้ำ อากาศ เพื่อรองรับสินค้าผ่านแดน รวมถึงสนับสนุนการพัฒนาท่าเรือบก (Dry Port) แบบ Door - to - Door หรือ End - to - End เพื่อเชื่อมการค้าสู่ท่าเรือทะเลและประเทศเพื่อนบ้าน

๖.๑.๖ การอำนวยความสะดวกทางการค้า (Trade Facilitation) โดยปรับปรุงกฎหมายและระเบียบศุลกากรให้สอดคล้องกับความตกลงด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าภายใต้การการค้าโลก WTO - TFA (Trade Facilitation Agreement) และส่งเสริมดิจิทัลโลจิสติกส์ (Digital Logistics) สนับสนุนการใช้ AI Internet of Things และ Blockchain เป็นต้น

๖.๑.๗ พัฒนาศักยภาพบุคลากร สร้างความรู้ ความเข้าใจ เกี่ยวกับมาตรฐานการขนส่งและโลจิสติกส์ร่วมกัน เช่น มาตรฐานด้านยานพาหนะ คนขับ การบรรทุกและเคลื่อนย้ายสินค้า รวมถึงความปลอดภัยในการดำเนินงาน

๖.๒ ข้อเสนอแนะด้านโครงสร้างพื้นฐานด้านขนส่งและเทคโนโลยีสารสนเทศ (อันดับและคะแนนเพิ่มขึ้นจากปี ๒๕๖๑ เท่ากับ ๐.๕๖ คะแนน)

๖.๒.๑ เร่งพัฒนาและปรับปรุงโครงข่ายทางรถไฟขนาด ๑ เมตรและรถไฟความเร็วสูง รวมทั้งเพิ่มศักยภาพการขนส่งทางรางด้วยการจัดหาสิ่งอำนวยความสะดวก รถจักรและล้อเลื่อนที่สอดคล้องกับการเปลี่ยนแปลงเทคโนโลยีระบบรถไฟในอนาคต เพื่อให้เป็นโครงข่ายการเดินทางและขนส่งหลักของประเทศที่มีประสิทธิภาพ ตลอดจนเพิ่มบทบาทภาคเอกชนให้เข้ามามีส่วนร่วมในการให้บริการที่หลากหลายมากขึ้น

๖.๒.๒ ส่งเสริมการพัฒนาท่าเรือ บำรุงรักษาร่องน้ำ บูรณาการการบริหารจัดการและการตลาดเพื่อกระตุ้นให้เกิดการใช้ประโยชน์ท่าเรือทั้งชายฝั่งและท่าเรือแม่น้ำในภูมิภาคที่มีอยู่ในปัจจุบันและยกระดับให้เป็นจุดนำเข้า - ส่งออกสินค้าของกลุ่มประเทศกัมพูชา ลาว เมียนมา เวียดนาม และเป็นท่าเรือสนับสนุนให้กับท่าเรือหลักของประเทศโดยเฉพาะท่าเรือแหลมฉบัง พร้อมทั้งสนับสนุนการพัฒนาและบริหารจัดการพื้นที่หลังท่าเรือ โดยสนับสนุนให้ผู้ประกอบการจัดหาเครื่องจักรและอุปกรณ์ รวมทั้งระบบเทคโนโลยีสารสนเทศที่ทันสมัยและสอดคล้องกับบริบทการค้าระหว่างประเทศ

๖.๒.๓ ส่งเสริมการพัฒนาท่าอากาศยานหลักของประเทศ และขยายขีดความสามารถของระบบท่าอากาศยานภูมิภาคต่าง ๆ ให้รองรับปริมาณความต้องการเดินทางและขนส่งสินค้าทางอากาศระหว่างประเทศที่เพิ่มมากขึ้น ปรับปรุงระบบการบริหารจัดการท่าอากาศยาน เพื่อรักษาคุณภาพความปลอดภัย ความพร้อมของอุปกรณ์การอำนวยความสะดวกต่อผู้โดยสารและสินค้า และการเผชิญเหตุฉุกเฉินให้ได้มาตรฐานสากล

๖.๒.๔ พัฒนาโครงข่ายถนนเพื่อรองรับปริมาณความต้องการเดินทางและขนส่งสินค้าระหว่างพื้นที่บริเวณด้านการค้าและประตุการค้าหลักตามแนวระเบียงเศรษฐกิจ พัฒนาโครงข่ายถนนเพื่อสนับสนุนการพัฒนาเมืองและพื้นที่พิเศษ ระบบการขนส่งรูปแบบอื่น และบำรุงรักษาโครงข่ายถนนที่มีอยู่ในปัจจุบันให้มีคุณภาพ สามารถเชื่อมต่อการเดินทางและการขนส่งไปยังโครงข่ายการขนส่งรูปแบบอื่น ๆ รวมทั้งสนับสนุนการเดินทางที่ไม่ใช้เครื่องยนต์ในเขตเมือง โดยให้ความสำคัญกับการพัฒนาทางข้าม ทางเท้า และทางจักรยาน เพื่อสร้างมาตรฐานและคุ้มครองความปลอดภัยของประชาชนผู้ใช้บริการ พร้อมทั้งสนับสนุนให้ใช้ยานพาหนะที่ใช้พลังงานสะอาดและเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม

๖.๒.๕ พัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล รวมทั้งเมืองหลักในภูมิภาคและพื้นที่พิเศษ พัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกภายในสถานีรับการเดินทางของคนทุกกลุ่ม และยกระดับการพัฒนาสถานีให้เป็นศูนย์กลางการเดินทางของพื้นที่ รวมทั้งส่งเสริมให้เกิดการใช้โครงสร้างอัตราค่าโดยสารร่วมและบัตรโดยสารร่วมในระบบขนส่งสาธารณะ เพื่อสนับสนุนให้ประชาชนมาใช้ระบบขนส่งสาธารณะเพิ่มขึ้น

๖.๒.๖ พัฒนาศูนย์กลางโลจิสติกส์ (Logistics Hub) ในพื้นที่ยุทธศาสตร์ เช่น โครงการเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก เขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดน เป็นต้น และลงทุนในโครงข่ายคมนาคมหลายรูปแบบ (Multimodal Transport) เช่น การขนส่งทางบก ราง น้ำ อากาศ เพื่อเชื่อมโยงท่าเรือ สนามบิน และศูนย์กระจายสินค้า

๖.๓ ข้อเสนอแนะด้านการเตรียมการขนส่งระหว่างประเทศ (อันดับและคะแนนเพิ่มขึ้นจากปี ๒๕๖๑ เท่ากับ ๐.๐๔ คะแนน)

๖.๓.๑ พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก โดยได้พัฒนาศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้าบริเวณชายแดน การก่อสร้างอาคารศูนย์บริหารจัดการเดินรถระบบ GPS และการพัฒนาศูนย์กระจายสินค้าเพื่ออำนวยความสะดวกในระบบการขนส่งสินค้า

๖.๓.๒ ผลักดันให้มีมาตรฐานการขนส่งรองรับการขยายตัวด้านการลงทุนในระบบโลจิสติกส์ของประเทศ และของภูมิภาคอาเซียน นอกจากนี้มีการพัฒนาระบบสาธารณูปโภครองรับการขยายตัวของชุมชน และการให้บริการสาธารณะในพื้นที่ชายแดน และพัฒนากิจกรรมทางเศรษฐกิจด้านการผลิตและบริการที่สำคัญ

๖.๓.๓ ส่งเสริมมาตรฐานวิชาชีพโลจิสติกส์และขนส่งระหว่างประเทศให้เป็นที่ยอมรับในอาเซียนและสากล รวมถึงสนับสนุนความร่วมมือภาครัฐและเอกชนในการลงทุนด้านศูนย์กระจายสินค้า คลังสินค้า ศูนย์ขนส่งพหุรูปแบบ (Multimodal Hub)

๖.๓.๔ การใช้เทคโนโลยีและดิจิทัลโลจิสติกส์ โดยส่งเสริมระบบจองคิวและการขนส่งออนไลน์ (e - Booking) สำหรับสายเรือ สายการบิน และผู้ให้บริการ Freight Forwarder

๖.๔ ข้อเสนอแนะด้านสมรรถนะผู้ให้บริการโลจิสติกส์ทั้งภาครัฐและธุรกิจ (อันดับลดลงจากปี พ.ศ. ๒๕๖๑ แต่มีคะแนนเพิ่มขึ้น ๐.๐๙ คะแนน)

๖.๔.๑ เพิ่มมูลค่าในห่วงโซ่อุปทานด้านการพัฒนาศักยภาพ LSPs ให้สามารถแข่งขันได้ โดยมีศูนย์ให้บริการโลจิสติกส์เพื่อการค้าระหว่างประเทศ (Cross Border Logistics Solution) ในรูปแบบศูนย์ให้บริการเคลื่อนที่ไปยังภูมิภาคต่าง ๆ ทั่วประเทศเพื่อให้บริการและคำแนะนำด้านโลจิสติกส์การค้าและการขนส่งระหว่างประเทศ รวมทั้งสร้างเครือข่ายผู้ประกอบการระหว่างประเทศและ LSPs ของไทย

๖.๔.๒ ยกระดับทักษะและมาตรฐานบุคลากร โดยจัดทำมาตรฐานวิชาชีพโลจิสติกส์แห่งชาติ ที่สอดคล้องกับกรอบคุณวุฒิอาเซียน (ASEAN Qualifications Reference Framework : AQRf) พัฒนาหลักสูตรอบรมสำหรับบุคลากรในสาขา Freight Forwarder, Customs Broker, Multimodal Transport Operator สนับสนุนการเรียนรู้ด้านดิจิทัลโลจิสติกส์ เช่น e - Logistics, Blockchain, AI, Big Data, IoT เป็นต้น และร่วมมือกับสถาบันการศึกษาและสมาคมวิชาชีพ รวมถึงจัดทำหลักสูตรระยะสั้น/อบรมออนไลน์สำหรับแรงงานโลจิสติกส์

๖.๔.๓ พัฒนาองค์กรผู้ให้บริการโลจิสติกส์ โดยส่งเสริมให้ภาครัฐกิจโดยเฉพาะ SMEs เข้าถึงแพลตฟอร์มดิจิทัล เพื่อจอง ติดตาม และชำระค่าบริการขนส่ง สนับสนุนกลุ่มโลจิสติกส์ในภูมิภาค เช่น โลจิสติกส์เกษตร โลจิสติกส์สุขภาพ และโลจิสติกส์อีคอมเมิร์ซ จัดตั้งศูนย์นวัตกรรมโลจิสติกส์ (Logistics Innovation Hub) เพื่อบ่มเพาะธุรกิจ Startups ที่พัฒนานวัตกรรมด้านขนส่งและห่วงโซ่อุปทาน สร้างแรงจูงใจด้านภาษี หรือกองทุนสนับสนุนการลงทุนในเทคโนโลยี เช่น ยานยนต์ไฟฟ้า (Electric Vehicle : EV) ระบบคลังสินค้าอัตโนมัติ (Warehouse Automation) และระบบขนส่งและจราจรอัจฉริยะ (Intelligent Transportation System : ITS)

๖.๔.๔ ยกระดับขีดความสามารถภาครัฐ โดยให้บริการด้วยมาตรฐานข้อตกลงการให้บริการ (Service Level Agreement : SLA) ให้ชัดเจน พัฒนาระบบข้อมูลกลาง (National Logistics Information Platform) เชื่อมโยงระหว่างผู้ให้บริการรัฐและเอกชน ปรับปรุงกฎระเบียบให้เอื้อต่อการใช้ Multimodal Transport และ Cross Border Transport รวมถึงผลักดันความร่วมมือ Public Private Partnership (PPP) ในการลงทุนศูนย์กระจายสินค้าและโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์

๖.๔.๕ สร้างระบบคุณภาพและความน่าเชื่อถือ โดยกำหนดมาตรฐาน ISO, TIS, Green Logistics ให้ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ทั้งรัฐและเอกชนปรับใช้ สนับสนุนการรับรองมาตรฐานสากล เช่น มาตรฐาน International Federation of Freight Forwarders (FIATA) มาตรฐาน International Air Transport Association (IATA) มาตรฐาน Authorized Economic Operator (AEO) รวมถึงจัดทำระบบการจัดอันดับคุณภาพบริการ (Logistics Provider Rating) เพื่อสร้างโอกาสการแข่งขันและความน่าเชื่อถือ

๖.๕ ข้อเสนอแนะด้านความตรงต่อเวลาของการบริการ (มีอันดับและคะแนนลดลงจากปี ๒๕๖๑ เท่ากับ ๐.๓๑ คะแนน)

๖.๕.๑ สถานการณ์โลกที่ได้รับผลกระทบจากการแพร่ระบาดของโรค COVID-19 ทำให้ประเทศไทยปิดด่านพรมแดนบางแห่ง ประกอบกับภาวะขาดแคลนตู้สินค้า ส่งผลให้เกิดปัญหาความหนาแน่นและมีสินค้าตกค้างกระทบต่อการบริการในภาคขนส่ง อย่างไรก็ตามประเทศไทยยังคงให้ความสำคัญกับการพัฒนาประสิทธิภาพการให้บริการด้านโลจิสติกส์อย่างต่อเนื่อง โดยได้พัฒนาฐานข้อมูลเชื่อมโยงข้อมูลนำเข้า ส่งออกระหว่างหน่วยงานในการบริหารจัดการโลจิสติกส์ผ่านระบบ NSW

๖.๕.๒ การเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งและการบริหารจัดการ โดยเน้นการขนส่งระบบราง ผลักดันให้ระบบรางเป็นโครงข่ายการขนส่งหลักของประเทศ ปรับปรุงมาตรฐานและเพิ่มความน่าเชื่อถือในความตรงต่อเวลาของการให้บริการขนส่งสินค้าทางรถไฟ เพื่อจูงใจให้ผู้ประกอบการหันมาใช้บริการมากขึ้น

๖.๕.๓ ยกกระต๊อปโครงสร้างพื้นฐานการคมนาคม โดยขยายและปรับปรุง โครงข่ายถนน รถไฟ ท่าเรือ และสนามบิน เพื่อลดคอขวด (Bottleneck) ที่ทำให้การขนส่งล่าช้า ส่งเสริมการใช้ ขนส่งทางรางและทางน้ำในเส้นทางระยะกลางและยาว และพัฒนาระบบศูนย์กลางเปลี่ยนถ่ายการขนส่งหลายรูปแบบ (Multimodal Transport Hub) เพื่อลดเวลารอคอย

๖.๕.๔ ส่งเสริมความร่วมมือรัฐและเอกชน อาจจะจัดตั้งคณะทำงานความตรงต่อเวลาโลจิสติกส์ (Logistics Timeliness Taskforce) ที่มีทั้งเจ้าหน้าที่ภาครัฐและเอกชน เปิดช่องทางร้องเรียนหรือรับเรื่องข้อเสนอแนะออนไลน์ให้ผู้ประกอบการ/ผู้ใช้บริการแจ้งปัญหาความล่าช้าแบบ Real Time

๖.๕.๕ การบริหารจัดการและติดตามสถานะการขนส่งโดยนำข้อมูลสารสนเทศและเทคโนโลยีที่เกี่ยวข้องมาประยุกต์ใช้ เช่น นำระบบบริหารจัดการการขนส่ง (Transportation Management System : TMS) มาใช้ในการวางแผน จัดเส้นทางขนส่ง ติดตามสถานะสินค้าแบบเรียลไทม์ และจัดการเอกสารที่เกี่ยวข้องกับการขนส่ง ช่วยให้ผู้ประกอบการสามารถจัดการงานขนส่งได้อย่างมีประสิทธิภาพ และเพิ่มความแม่นยำในการกำหนดเวลาส่งมอบสินค้า หรือนำเทคโนโลยี Blockchain เข้ามาในระบบโลจิสติกส์จะช่วยเพิ่มความโปร่งใสและตรวจสอบย้อนกลับได้ในทุกขั้นตอนของห่วงโซ่อุปทาน เนื่องจากข้อมูลจะถูกบันทึกในรูปแบบที่ไม่สามารถเปลี่ยนแปลงได้ ทำให้มั่นใจได้ว่าข้อมูลถูกต้องและไม่มีการปลอมแปลง

๖.๖ ข้อเสนอแนะด้านระบบติดตามและตรวจสอบสินค้า (มีอันดับลดลงจากปี พ.ศ. ๒๕๖๑ แต่มีคะแนนเพิ่มขึ้น เท่ากับ ๐.๑๓ คะแนน)

๖.๖.๑ นำเทคโนโลยีและนวัตกรรมระบบเก็บข้อมูลทางอิเล็กทรอนิกส์ (Radio-Frequency Identification : RFID) และระบบติดตามยานพาหนะ GPS Tracking และ IoT Sensor มาใช้สำหรับการติดตามตู้สินค้าและสถานะการขนส่งตลอดเส้นทางขนส่ง

๖.๖.๒ ใช้เทคโนโลยีดิจิทัลเพื่อติดตามการขนส่ง พัฒนา National Logistics Platform (NLP) เชื่อมโยงข้อมูลระหว่างผู้ให้บริการ ผู้ส่งสินค้าและผู้รับสินค้า พัฒนาระบบ Single Tracking System ที่รวมข้อมูลจากหลายผู้ให้บริการในแพลตฟอร์มเดียว รวมถึงสนับสนุนการใช้ Mobile Application ให้ผู้ประกอบการ SMEs เพื่อให้ตรวจสอบสถานะและเวลาได้แบบ Real-time และช่วยในการวิเคราะห์เส้นทาง สภาพจราจร และสภาพอากาศ ทำให้สามารถคาดการณ์เวลาขนส่งได้แม่นยำมากขึ้น

๖.๖.๓ เสริมสร้างความปลอดภัยด้านข้อมูล โดยสร้างระบบรักษาความปลอดภัยด้านไซเบอร์ (Cybersecurity) เพื่อป้องกันข้อมูลรั่วไหล นำมาตรฐานความปลอดภัยข้อมูลที่เป็นที่ยอมรับในระดับสากลมาปรับใช้ เช่น ISO/IEC 27001 ซึ่งเป็นมาตรฐานระบบบริหารจัดการความมั่นคงปลอดภัยสารสนเทศ (National Institute of Standards and Technology : NIST) เพื่อสร้างความน่าเชื่อถือ

เอกสารอ้างอิง

The World Bank Group. (2023). **Connecting to Complete 2023 Trade Logistics in an Uncertain Global Economy**. Retrieved June 15, 2023. From https://lpi.worldbank.org/sites/default/files/2023-04/LPI_2023_report_with_layout.pdf

รังสรรค์ ชนะพรพันธุ์. กระบวนการกำหนดนโยบายเศรษฐกิจในประเทศไทย : บทวิเคราะห์เชิงประวัติศาสตร์เศรษฐกิจการเมือง พ.ศ. ๒๕๓๕-๒๕๓๐. กรุงเทพฯ: สมาคมสังคมศาสตร์แห่งประเทศไทย, ๒๕๓๑.

ผาสุก พงษ์ไพจิตร และคริส เบเกอร์. เศรษฐกิจการเมืองไทยสมัยกรุงเทพฯ. พิมพ์ครั้งที่ ๒ กรุงเทพฯ: Silkworm Books, ๒๕๔๒.

รองศาสตราจารย์นรนิติ เศรษฐบุตร และ รองศาสตราจารย์ ดร.นิยม รัฐอมฤต. ๒๕๖๖. **World Bank กับ การเมืองไทย**. [Online]. Available <https://conference.mju.ac.th/index.php/prepare/๒๒-refer> (๑๘ สิงหาคม ๒๕๖๘).

OpenDevelopmentThailand. (๒๕๖๑). การจำแนกสถานะประเทศตามระดับรายได้ใหม่ของธนาคารโลก. สืบค้น ๒๑ กรกฎาคม ๒๕๖๘. จาก <https://thailand.opendevopmentmekong.net/th/announcements/world-banks-new-country-classifications-by-income-level>

สุเทพ นิมฺมสย. ๒๕๖๑. **โซ่อุปทานสีเขียว: นวัตกรรมเพื่อสร้างศักยภาพการแข่งขันที่ยั่งยืน**. สืบค้น ๕ กรกฎาคม ๒๕๖๘.
จาก <https://progreenecon.wordpress.com/wp-content/uploads/๒๐๑๙/๐๔/green-logistics-suthep-et-al-version-๖-dec.pdf>

World Bank. (๒๕๖๖). **Logistics Performance Index (LPI)**. สืบค้นเมื่อ ๑๒ มิถุนายน ๒๕๖๘. จาก <https://lpi.worldbank.org/index.php/international>

สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ. (๒๕๖๖). ดัชนีชี้วัดความสามารถในการแข่งขันด้าน
โลจิสติกส์ (Logistics Performance Index: LPI). สืบค้นเมื่อ ๒๘ มิถุนายน ๒๕๖๘ จาก <https://logistics.nesdc.go.th/indicators/detail/๑๖>

สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ. (๒๕๖๖). การจัดอันดับดัชนีวัดประสิทธิภาพโลจิสติกส์
ระหว่างประเทศ ปี ๒๐๒๓. จดหมายข่าวกองยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์.

กรมศุลกากร. (๒๕๕๙). การจัดทำข้อมูลเพื่อแจ้งข้อเท็จจริงเกี่ยวกับการนำเข้า การส่งออก สินค้าควบคุม
ด้วยระบบการเชื่อมโยงข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ ณ จุดเดียว. สืบค้นเมื่อ ๕ สิงหาคม ๒๕๖๘ จาก
https://www.dga.or.th/wp-content/uploads/๒๐๑๘/๐๘/file_aface๕๔๙๘๘๐๑๓db๓๓๗a๕๕a๙๖๗f๖๐๓c.pdf

คณะกรรมการจัดทำยุทธศาสตร์ชาติ. (๒๕๖๐). แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ (๗) ประเด็น โครงสร้าง
พื้นฐาน ระบบโลจิสติกส์ และดิจิทัล (พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๘๐). สืบค้นเมื่อ ๒๐ กรกฎาคม ๒๕๖๘ จาก
<https://www.senate.go.th/assets/portals/>

ดร.สรวิศ นฤปิติ. (๒๕๕๖). ระบบขนส่งอัจฉริยะ. สืบค้นเมื่อ ๑๘ สิงหาคม ๒๕๖๘ จาก [http://www.smartmobility.eng.chula.ac.th/News_%๒๖_Activities/Entries/๒๐๑๓/๑/๓_rabb_khnsng_xacchriyaIntelligent transport system.html](http://www.smartmobility.eng.chula.ac.th/News_%๒๖_Activities/Entries/๒๐๑๓/๑/๓_rabb_khnsng_xacchriyaIntelligent%20transport%20system.html)



**สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร
กระทรวงคมนาคม**

๓๕ ถนนเพชรบุรี แขวงทุ่งพญาไท เขตราชเทวี กรุงเทพมหานคร ๑๐๕๐๐

 ๐ ๒๒๑๕ ๑๕๑๕ ต่อ ๔๐๑๑ หรือ ๔๐๑๘

 dataotp@otp.go.th