LPI 2.0
ตัวชี้วัดประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์รูปแบบใหม่



แหล่งอ้างอิง : World Bank, 2026

LPI 2.0 ใช้ข้อมูลการขนส่งที่เกิดขึ้นจริง เพื่อสะท้อนการเชื่อมต่อ ความรวดเร็ว และความน่าเชื่อถือของห่วงโซ่อุปทาน

3 รูปแบบการขนส่ง
ทางทะเล | ทางอากาศ | ทางไปรษณีย์

มูลค่าครอบคลุมมากกว่าร้อยละ
80%
ของมูลค่าการค้าสินค้าทั่วโลก

21 ตัวชี้วัด
6 ตัวชี้วัดหลัก
15 ตัวชี้วัดเสริม

ข้อมูลเปรียบเทียบระหว่างประเทศ
ปี พ.ศ.
2566 – 2567

ตัวชี้วัดหลัก (Core Indicators)

มิติที่ 1 ด้านการเชื่อมต่อ (Connectivity)
1. ประเทศคู่ค้าที่เชื่อมต่อโดยตรงทางทะเล
2. ประเทศคู่ค้าที่เชื่อมต่อโดยตรงทางอากาศ
3. ประเทศคู่ค้าที่เชื่อมต่อโดยตรงทางไปรษณีย์ระหว่างธุรกิจ (B2B)

มิติที่ 2 ด้านระยะเวลา (Time)
1. ระยะเวลาจอดรอของสินค้านำเข้า ณ ท่าเรือขาเข้า
2. ระยะเวลาจอดรอของสินค้านำเข้า ณ ท่าอากาศยาน
3. ระยะเวลาการจัดส่งสินค้าทางไปรษณีย์ระหว่างธุรกิจ

5 ข้อค้นพบสำคัญ

1. **ระดับการเชื่อมต่อแตกต่างกันชัดเจน**
ทั้งระหว่างภูมิภาคและภายในภูมิภาค

2. **การเชื่อมต่อโดยตรงมีความสำคัญ**
ถ่ายลำเพิ่ม (Transshipment) 1 ครั้ง ระยะเวลาทางทะเลเพิ่ม 18 วัน

3. **บางประเทศมีระยะเวลาจอดรอสินค้านำเข้าสูงกว่า 10 วัน**
ระบบศุลกากรอัตโนมัติไม่มีประสิทธิภาพ

4. **LLDCs มีระยะเวลานำเข้าสูงและมีความไม่แน่นอน**
เกิดจากจอดรอที่ท่าเรือ ควบคุมชายแดน และด่านตรวจภายในประเทศ

5. **ระยะเวลาของสินค้านำเข้ามีความแปรปรวนสูงกว่าสินค้าส่งออก**
โดยเฉพาะห่วงโซ่อุปทานด้านการขนส่งทางอากาศมีความผันผวนสูง

กรอบแนวทางการพัฒนาเพื่อยกระดับประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์

1 การยกระดับการเชื่อมต่อ
ผ่านการลงทุนเชิงยุทธศาสตร์และการเปิดเสรีภาคบริการโลจิสติกส์

- กลยุทธ์ที่ 1 : การเปิดเสรีตลาดบริการขนส่งและโลจิสติกส์
- กลยุทธ์ที่ 2 : การพัฒนาศูนย์กลาง ระเบียงการขนส่ง และคลัสเตอร์โลจิสติกส์
- กลยุทธ์ที่ 3 : การส่งเสริมการบูรณาการระดับภูมิภาคและการพัฒนาการเชื่อมต่อร่วมกัน

2 การลดเวลาและความแปรปรวน
ด้วยการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน

- กลยุทธ์ที่ 4 : การปรับปรุงการบริหารจัดการชายแดนและการอำนวยความสะดวกทางการค้าให้ทันสมัย
- กลยุทธ์ที่ 5 : การยกระดับประสิทธิภาพของประตูการค้าและการดำเนินงานของสถานีขนส่งสินค้า
- กลยุทธ์ที่ 6 : การยกระดับความสามารถในการติดตามและคาดการณ์ห่วงโซ่อุปทาน

3 การเสริมสร้างความเข้มแข็ง
ของระบบสถาบันและกฎระเบียบด้านโลจิสติกส์

- กลยุทธ์ที่ 7 : การใช้ประโยชน์จากความร่วมมือระหว่างภาครัฐและภาคเอกชนและการยกระดับธรรมาภิบาลของภาคโลจิสติกส์
- กลยุทธ์ที่ 8 : การส่งเสริมการแข่งขัน การพัฒนาโครงสร้างตลาดและการสนับสนุนผู้ให้บริการโลจิสติกส์ภายในประเทศ
- กลยุทธ์ที่ 9 : การเสริมสร้างความสอดคล้องของนโยบาย การประสานงานและศักยภาพในการขับเคลื่อนสู่การปฏิบัติ