



จดหมายข่าว : NEWSLETTER

กองยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์

ปีที่ 1 ฉบับที่ 1 เดือนสิงหาคม – กันยายน 2561

Vol.1 No.1 August - September 2018

เรื่องเปิดเล่ม

LPI 2561

ไทยก้าวกระโดด 13 อันดับ

บทความนำรู้

ALIBABA โอกาสพัฒนาโลจิสติกส์ไทย
บนเส้นทางยุทธศาสตร์จีน The Belt and Road

สงครามการค้าจีน-สหรัฐอเมริกา

การอำนวยความสะดวกทางการค้า

ด้วย BLOCKCHAIN

สาสน์จากเลขาธิการฯ



ในระยะเวลาที่ผ่านมาประเทศไทยให้ความสำคัญกับการพัฒนาระบบโลจิสติกส์เพื่อสนับสนุนการเป็นศูนย์กลางการค้า การบริการ และการลงทุนในภูมิภาค รวมทั้งสนับสนุนการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ ซึ่งสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) มีภารกิจในการจัดทำแนวทางนโยบายและยุทธศาสตร์เกี่ยวกับการพัฒนาระบบโลจิสติกส์และโซ่อุปทานของประเทศ โดยจัดทำแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยเป็นแผนระยะปานกลาง 5 ปี เพื่อเป็นกรอบขับเคลื่อนการพัฒนา ระบบโลจิสติกส์สู่การปฏิบัติให้เกิดผลสัมฤทธิ์ โดยแผนยุทธศาสตร์ฯ ปัจจุบันเป็นแผนฉบับที่ 3 กำหนดระยะเวลาช่วงปี พ.ศ. 2560-2564 ภายใต้อกรอบยุทธศาสตร์ชาติระยะ 20 ปี และแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12 (พ.ศ. 2560-2564) มีวัตถุประสงค์ในการสร้าง

ความเข้มแข็งให้กับผู้ประกอบการ การยกระดับประสิทธิภาพระบบการอำนวยความสะดวกทางการค้า และการพัฒนาปัจจัยสนับสนุน โดยแนวทางการขับเคลื่อนการพัฒนายกระดับโลจิสติกส์จะเป็นความร่วมมือ ระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้องและภาคส่วนการพัฒนาด้านโลจิสติกส์

ทั้งนี้ สศช. ได้เล็งเห็นความสำคัญของการนำเสนอข่าวสาร ความรู้ และบทวิเคราะห์ต่างๆ ด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศที่ทันต่อสถานการณ์การเปลี่ยนแปลงของบริบทภายในและภายนอกประเทศ ตลอดจนการรายงานความก้าวหน้าการดำเนินงานของการพัฒนาตลอดช่วงระยะเวลาที่ผ่านมา และมอบหมายให้กองยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ (กลจ.) จัดทำสื่อในรูปแบบจดหมายข่าวเพื่อเป็นช่องทางเผยแพร่ข้อมูลข่าวสารด้านโลจิสติกส์ที่เป็นประโยชน์และสำคัญต่อการดำเนินงานภายใต้แผนยุทธศาสตร์ฯ ฉบับที่ 3

ผมมีความยินดีเป็นอย่างยิ่งและหวังว่าการจัดทำจดหมายข่าวฉบับปฐมฤกษ์นี้จะเป็นจุดเริ่มต้นที่ดีของความร่วมมือทางวิชาการทั้งภาครัฐภาคเอกชน และภาควิชาการ ในการเผยแพร่ข้อมูลข่าวสารด้านโลจิสติกส์ให้เป็นที่ประจักษ์ เพื่อเสริมสร้างความรู้ความเข้าใจต่อการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ และสามารถนำความรู้ไปประยุกต์ใช้ในการดำเนินงานให้บรรลุเป้าหมายการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศได้ในอนาคต

(นายทศพร ศิริสัมพันธ์)

เลขาธิการคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

บทบรรณาธิการ

เนื่องจากกระแสโลกาภิวัตน์ที่มีการเปิดเสรีทางการค้ามากขึ้น รัฐบาลได้ให้ความสำคัญกับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์อย่างต่อเนื่องเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศไทยและผลักดันการเติบโตทางเศรษฐกิจในระยะยาว โดยการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ในปัจจุบันอยู่ภายใต้แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ 3 (พ.ศ. 2560 - 2564) ด้วยความสำคัญดังกล่าว กลจ. จึงได้จัดทำจดหมายข่าวเพื่อเป็นช่องทางเผยแพร่ข้อมูลข่าวสารให้สาธารณชนทราบถึงพัฒนาการในด้านการขนส่งและโลจิสติกส์ของประเทศไทยและบริบทการเปลี่ยนแปลงที่สำคัญในระดับโลก กลจ. มีความยินดีอย่างยิ่งและหวังว่าจดหมายข่าวฉบับนี้จะเป็นช่องทางสร้างความรู้ความเข้าใจอันเป็นประโยชน์ต่อการดำเนินการของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องต่อไป

เนื้อหาภายในประกอบด้วย 4 ส่วนหลัก ได้แก่ ข้อมูลการพัฒนาที่น่าสนใจ บริบทการเปลี่ยนแปลงด้านนโยบายและเทคโนโลยีในต่างประเทศ ข่าวสารการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ในช่วงที่ผ่านมา และข้อมูลสถิติ โดยในฉบับนี้กล่าวถึงบทวิเคราะห์รายงานอันดับดัชนีวัดประสิทธิภาพระบบโลจิสติกส์ระหว่างประเทศของประเทศไทย (LPI) การลงทุนในไทยของ Alibaba ใน EEC ผลกระทบจากสงครามการค้าระหว่างจีนกับสหรัฐอเมริกา รวมทั้งเทคโนโลยี Blockchain ที่ได้เริ่มนำมาใช้ในการขนส่งและอำนวยความสะดวกทางการค้า คณะผู้เขียนหวังว่าผู้อ่านจะได้รับความรู้ที่เป็นประโยชน์และพร้อมรับฟังข้อคิดเห็นเพื่อใช้ในการปรับปรุงจดหมายข่าวให้ดียิ่งขึ้นต่อไป

จดหมายข่าวกองยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ ปีที่ 1 ฉบับที่ 1 เดือนสิงหาคม-กันยายน 2561

จดหมายข่าวกองยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ (สศช.) เป็นเอกสารสื่อสารความรู้และพัฒนาการด้านการขนส่งและโลจิสติกส์ รวมทั้งผลการดำเนินการของกองยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ ทั้งนี้ เนื้อหาในจดหมายข่าวเป็นเพียงข้อคิดเห็นของผู้เขียนเท่านั้น ท่านที่ประสงค์จะสมัครสมาชิก ส่งบทความ หรือเสนอข้อคิดเห็นโปรดติดต่อ

กองยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์
962 ถนนกรุงเกษม แขวงวัดโสมนัส
เขตป้อมปราบศัตรูพ่าย กรุงเทพฯ 10100
หรือ ส่งอีเมลล์มาที่ logistic@nesdb.go.th

ที่ปรึกษา

ธิดา พัชรวรรณ

บรรณาธิการ

สุรัฐ เนียมกลาง
วศิน วชิรดิลล (ผู้ช่วย)

ออกแบบ

วศิน วชิรดิลล
ศศิชา หัวเขา

คณะผู้จัดทำ

กองยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์

เรื่องเปิดเล่ม

LPI 2561: ไทยก้าวกระโดด 13 อันดับ	1
ALIBABA โอกาสพัฒนาโลจิสติกส์ไทย บนเส้นทางยุทธศาสตร์จีน The Belt and Road	3
สงครามการค้าจีน-สหรัฐอเมริกา: ใครได้ ใครเสีย	6
การอำนวยความสะดวกทางการค้าด้วยบล็อกเชน	9
ข่าวโลจิสติกส์	11
ข่าวสารบ้าน กลจ.	12
สถิติน่าสนใจ	13



ธนาคารโลกได้จัดอันดับดัชนีวัดประสิทธิภาพระบบโลจิสติกส์ระหว่างประเทศ (International Logistics Performance Index : LPI) ตั้งแต่ปี 2550 โดยสำรวจความพึงพอใจในประสิทธิภาพของระบบโลจิสติกส์ของแต่ละประเทศและรายงานผลการจัดอันดับทุก 2 ปี ในช่วงเดือนกรกฎาคม เพื่อสร้างความตระหนักถึงความสำคัญในการพัฒนาประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ของประเทศและเป็นข้อมูลอ้างอิงในการขับเคลื่อนนโยบาย โดยการจัดอันดับใช้ข้อมูลปฐมภูมิจากแบบสำรวจ LPI ซึ่งมีกลุ่มเป้าหมายหลัก คือ ผู้ประกอบการธุรกิจรับจัดส่งสินค้าระหว่างประเทศ (Freight Forwarder) และการขนส่งด่วน (Express Carrier) ที่มีการดำเนินการในประเทศนั้นๆ ทั้งนี้ เกณฑ์ชี้วัดของดัชนีวัดประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์แบ่งเป็น 2 ส่วน คือ

1) เกณฑ์ชี้วัดที่เป็นปัจจัยนำเข้า (Input) หรือ ปัจจัยด้านนโยบาย (Policy Regulation) ประกอบด้วย 3 ด้าน ได้แก่ ด้านพิธีการศุลกากร (Customs) ด้านโครงสร้างพื้นฐานด้านขนส่งและเทคโนโลยีสารสนเทศ (Infrastructure) และด้านสมรรถนะผู้ให้บริการโลจิสติกส์ทั้งภาครัฐและธุรกิจ (Logistics Quality and Competence)

2) เกณฑ์ชี้วัดเชิงผลลัพธ์ (Outcome) หรือ ปัจจัยด้านประสิทธิภาพการให้บริการ (Service Delivery Performance) ประกอบด้วย 3 ด้าน ได้แก่ ด้านการเตรียมการขนส่งระหว่างประเทศ (International Shipments) ด้านความตรงต่อเวลาของการบริการ (Timeliness) และด้านระบบติดตามและตรวจสอบสินค้า (Tracking & Tracing)

ตารางที่ 1: ประเทศไทยมีคะแนนและอันดับดีขึ้นในทุกด้าน




องค์ประกอบ	อันดับ/160	คะแนน(1-5)	แนวโน้ม
LPI	32	3.41	
1. พิธีการศุลกากร (Customs)	36	3.14	
2. โครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure)	41	3.14	
3. การเตรียมการขนส่งระหว่างประเทศ (International shipments)	25	3.46	
4. สมรรถนะผู้ให้บริการโลจิสติกส์ทั้งภาครัฐและธุรกิจ (Logistics Quality and Competence)	32	3.41	
5. ความตรงต่อเวลาของการบริการ (Timeliness)	28	3.81	
6. ระบบการติดตามและตรวจสอบ (Tracking and Tracing)	33	3.47	

ที่มา: ธนาคารโลก

ในปี 2561 LPI ของประเทศไทยอยู่อันดับที่ 32 จาก 160 ประเทศทั่วโลก ปรับตัวดีขึ้นอย่างก้าวกระโดดจากอันดับที่ 45 ในปี 2559 นับเป็นอันดับที่ดีที่สุดในรอบทศวรรษที่ผ่านมา โดยมีคะแนนอยู่ที่ 3.41 คะแนน เลื่อนขึ้นมาอยู่ในกลุ่มแรก (Logistics Friendly) จากกลุ่มที่สอง (Consistent Performers) สะท้อนให้เห็นถึงการรับรู้และความพึงพอใจในประสิทธิภาพระบบโลจิสติกส์ของประเทศที่ดีขึ้นในช่วง 2 ปีที่ผ่านมา โดยเกณฑ์ชี้วัดที่มีพัฒนาการด้านอันดับมากที่สุด คือ ด้านความตรงต่อเวลาของการบริการ (Timeliness) มีอันดับดีขึ้น 24 อันดับ มาอยู่ในอันดับที่ 28 จากอันดับที่ 52 ในปี 2559 รองลงมาคือด้านสมรรถนะผู้ให้บริการโลจิสติกส์ทั้งภาครัฐและธุรกิจ (Logistics Quality and Competence) ดีขึ้น 17 อันดับ มาอยู่ในอันดับที่ 32 จากอันดับที่ 49 ในปี 2559 และด้านระบบติดตามและตรวจสอบสินค้า (Tracking & Tracing) ดีขึ้น 17 อันดับ มาอยู่ในอันดับที่ 33 จากอันดับที่ 50 ในปี 2559

แนวทางการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยในระยะต่อไป

การสร้างความน่าเชื่อถือต่อระบบโลจิสติกส์

-  การประชาสัมพันธ์
-  การแก้ไขอุปสรรคการค้าระหว่างประเทศ
-  การบริหารจัดการความเสี่ยง

การพัฒนาระบบโลจิสติกส์เชิงนโยบาย

-  พธีการศุลกากร
 -  ฐานข้อมูลบูรณาการด้านโลจิสติกส์
 -  โครงสร้างพื้นฐานด้านขนส่งและเทคโนโลยีสารสนเทศ
 -  สมรรถนะผู้ให้บริการโลจิสติกส์
- ทั้งภาครัฐและธุรกิจ

ภาครัฐมีบทบาทสำคัญในการกำหนดนโยบายและขับเคลื่อนการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ รวมทั้งสร้างความเชื่อมั่นในประสิทธิภาพของระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยให้แก่ผู้ประกอบการ โดยมีแนวทางการพัฒนา ดังนี้

การสร้างความน่าเชื่อถือต่อระบบโลจิสติกส์ไทย

- 1) **เพิ่มการประชาสัมพันธ์** เกี่ยวกับการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยให้ผู้ประกอบการนานาชาติ โดยนำเสนอผลการพัฒนาที่สำคัญและนโยบายการพัฒนาด้านโลจิสติกส์ผ่านการประชุมในระดับนานาชาติ อาทิ การประชาสัมพันธ์โครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (EEC) นอกจากนี้ ผู้ประกอบการควรได้รับทราบข้อมูลที่ทันสมัยและง่ายต่อการเข้าถึง
- 2) **การแก้ไขอุปสรรคการค้าระหว่างประเทศ** ผ่านการเจรจาความร่วมมือทางการค้าระหว่างประเทศโดยเฉพาะกับประเทศคู่ค้าหลักทั้งระดับทวิภาคีและพหุภาคีในเชิงรุก อาทิ การเจรจาความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขง (GMS Cross Border Transport Agreement: CBTA)
- 3) **การบริหารจัดการความเสี่ยง** วางแผนรองรับสถานการณ์ที่ไม่ปกติที่มีผลต่อระบบโลจิสติกส์ เพื่อให้ผู้ประกอบการสามารถดำเนินการได้ในทุกสถานการณ์ เช่น ความไม่สงบทางการเมือง ภัยธรรมชาติ การเปลี่ยนแปลงนโยบายของประเทศเพื่อนบ้าน เป็นต้น

การพัฒนาระบบโลจิสติกส์เชิงนโยบาย

- 1) **พิธีการศุลกากร** พัฒนาระบบ NSW ให้สมบูรณ์ทั้งแบบ G2G G2B และขยายการเชื่อมโยงสู่ระบบ Port Community System ที่ท่าเรือแหลมฉบัง ท่าเรือกรุงเทพฯ และท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ รวมทั้งเร่งรัดการปรับลดขั้นตอนศุลกากร

2) **โครงสร้างพื้นฐานด้านขนส่งและเทคโนโลยีสารสนเทศ** พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางราง โครงข่ายถนนและสิ่งอำนวยความสะดวกเชื่อมโยงกลุ่มประเทศ CLMV และสาธารณรัฐประชาชนจีนในลักษณะที่การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบพร้อมเร่งแก้ไขปัญหาเพื่อให้สามารถใช้ประโยชน์จากโครงสร้างพื้นฐานที่รัฐลงทุน เช่น การเร่งจัดหาผู้มาบริหารท่าเรือที่ยังไม่มีผู้บริหาร การพัฒนากิจกรรมพื้นที่หลังท่า เป็นต้น นอกจากนี้ ควรเน้นการจัดการระบบขนส่งและโลจิสติกส์ในเขตเมืองเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพและลดต้นทุนการขนส่งสินค้าในเขตเมืองแบบถึงมือผู้รับ

3) **พัฒนาสมรรถนะผู้ให้บริการโลจิสติกส์** ให้มีมาตรฐานการบริการเทียบเคียงกับผู้ให้บริการระหว่างประเทศด้วยการสร้างมาตรฐานการขนส่งสินค้า ระบบบริหารจัดการคลังสินค้า และระบบตรวจสอบติดตามสินค้า รวมทั้งพัฒนามาตรฐานวิชาชีพและวางแผนจัดการบุคลากรโลจิสติกส์ให้สอดคล้องกับความต้องการของภาคธุรกิจผ่านการฝึกอบรมวิชาชีพเฉพาะและสนับสนุนความร่วมมือกับภาคเอกชนในการฝึกอบรมในระดับปฏิบัติการ

4) **การจัดทำฐานข้อมูลบูรณาการด้านโลจิสติกส์** ให้สามารถเชื่อมโยงและใช้ประโยชน์ร่วมกันได้ในแต่ละหน่วยงานอย่างมีประสิทธิภาพ เพื่อใช้เป็นข้อมูลในการดำเนินการประเมินผล และวางแผนการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ

แนวทางการพัฒนาข้างต้นเป็นปัจจัยสำคัญที่จะช่วยผลักดันและประชาสัมพันธ์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยเพื่อรักษาความเชื่อมั่นของผู้ประกอบการในระดับโลก ซึ่งจะช่วยให้เกิดการประเมิน LPI ของประเทศไทยในอีก 2 ปีข้างหน้าพัฒนาขึ้นอย่างต่อเนื่อง



ALIBABA โอกาสพัฒนาโลจิสติกส์ไทยบนเส้นทางยุทธศาสตร์จีน The Belt and Road

ในยุคที่การค้าขายบนระบบออนไลน์เติบโตอย่างรวดเร็ว “Alibaba Group” บริษัท E-Commerce รายใหญ่ที่สุดสัญชาติจีนที่เติบโตไปพร้อมกับการพัฒนาเศรษฐกิจจีน Alibaba ภายใต้การนำโดย แจ็ก หม่า ประธานบริหารมีแนวทางการพัฒนาตลาดที่สอดคล้องกับนโยบาย The Belt and Road ของรัฐบาลจีน ซึ่งนโยบายนี้เป็นเครื่องมือสำคัญในการสร้างความเข้มแข็งทางเศรษฐกิจภายในประเทศจีนโดยการเชื่อมโยงการผลิตและการค้าของจีนสู่ภายนอก เพื่อบรรลุเป้าหมายการพัฒนาทุกด้านของประเทศจีน หรือ “ความฝันของจีน” โดยนโยบายดังกล่าวมีแนวคิดหลัก 4 ประการ คือ ความร่วมมือโดยสันติ การเปิดกว้างและครอบคลุม การเรียนรู้ร่วมกัน และผลประโยชน์ร่วมกัน ทั้งนี้การเจรจาการค้าของจีนกับประเทศต่างๆ นั้นไม่ได้ขึ้นอยู่กับจีนเพียงฝ่ายเดียว แต่สามารถปรับเปลี่ยนให้สอดคล้องกับความต้องการของทั้งสองฝ่ายแบบต่างฝ่ายต่างได้ประโยชน์ (Win – Win Situation) โดยบทสัมภาษณ์ของ แจ็ก หม่า ใน People’s Daily ได้กล่าวถึง The Belt and Road ไว้ว่า:

“ปีที่แล้วฉันได้ใช้เวลามากกว่า 820 ชั่วโมงในการเดินทางทั่วโลกเพื่อทำความเข้าใจเกี่ยวกับโลก สิ่งสำคัญคือต้องอยู่ที่นั่นสังเกตและคิด เราต้องการท่าเรืออย่างไรที่แตกต่างออกไป แทนที่จะเป็นเพียงแค่การขยายผลิตภัณฑ์ของเราไปยังประเทศตามเส้นทาง The Belt and Road หรือการนำเข้าแรงงานราคาถูกและวัตถุดิบต่างๆ เราต้องการสร้างงาน กระตุ้นเศรษฐกิจในต่างประเทศและปรับปรุงวิถีชีวิตของผู้คน”

บทสัมภาษณ์สะท้อนถึงวิสัยทัศน์อันกว้างไกลของ แจ็ก หม่า ในการทำความเข้าใจสถานการณ์ของโลกและใช้ประโยชน์จากนโยบายทั้งระดับรัฐและระดับสากล มองการค้าแบบยั่งยืนจากการสร้างงาน การกระตุ้นเศรษฐกิจและการปรับปรุงวิถีชีวิตของผู้คนในประเทศตามเส้นทาง The Belt and Road เมื่อผู้บริโภคในประเทศเหล่านั้นมีอาชีพ ประเทศมีเศรษฐกิจที่เติบโต ประชากรมีชีวิตความเป็นอยู่ที่ดีขึ้น เมื่อความสามารถของผู้บริโภคเพิ่ม

มากขึ้น ยังผลให้ผลกำไรมหาศาลและความยั่งยืนของกิจการในอนาคต

สำหรับภูมิภาคตะวันออกเฉียงใต้เป็นหนึ่งในพื้นที่ตามเส้นทางยุทธศาสตร์ The Belt and Road ของจีน Alibaba ได้เล็งเห็นศักยภาพของตลาดที่มีประชากรกว่า 643.46 ล้านคน (ตัวเลขประมาณการในปี 2560) นับได้ว่าเป็นฐานลูกค้าขนาดใหญ่และเป็นตลาดที่มีความสามารถในการเติบโตระยะยาว ประเทศไทยเป็นประเทศหนึ่งในภูมิภาคนี้ที่ Alibaba เลือกลงทุน โดยปัจจัยสำคัญที่มีผลต่อการตัดสินใจลงทุนเกิดจากการขับเคลื่อนนโยบายของรัฐบาลเพื่อยกระดับการพัฒนาประเทศไปสู่ยุค “ไทยแลนด์ 4.0” ที่มุ่งเน้นการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศให้หลุดพ้นจากกับดักรายได้ปานกลาง” ไปสู่ประเทศที่มีรายได้สูง โดยการปรับเปลี่ยนโครงสร้างเศรษฐกิจที่เน้นการขับเคลื่อนเศรษฐกิจด้วยเทคโนโลยีและนวัตกรรม ซึ่งภายใต้ต้นนโยบายดังกล่าวรัฐบาลมีโครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (EEC) ซึ่งพัฒนาพื้นที่เพื่อรองรับการลงทุนขนาดใหญ่ ซึ่งอาลีบาบากรูปลังเห็นถึงศักยภาพของพื้นที่ที่เอื้อต่อการขยายธุรกิจ E-Commerce ในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ดังนั้น Alibaba จึงได้ลงนามบันทึกความเข้าใจ (MOU) “Smart Digital Hub and Digital Transformation Strategic Partnership” กับประเทศไทย เมื่อวันที่ 19 เมษายน ที่ผ่านมา โดยบันทึกความเข้าใจประกอบด้วยความร่วมมือ 4 ด้าน คือ

1. **ความร่วมมือในด้านการค้าการลงทุนและการขับเคลื่อนเศรษฐกิจดิจิทัล** เป็นบันทึกความเข้าใจที่มีสาระสำคัญกล่าวโดยรวมเกี่ยวกับการร่วมมือระหว่างไทยกับอาลีบาบากรู๊ป ได้แก่ การใช้ Platform ของ Alibaba เพื่อการส่งออกสินค้าไทยอื่นสู่ตลาดโลก การพัฒนาความรู้ด้าน E-Commerce ผู้ประกอบการไทย และการส่งเสริมการท่องเที่ยว ตลอดจนการแสดงเจตจำนงในการลงทุน Smart Digital Hub ในโครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก



“เรามีความสนใจอย่างมากในการฝึก
อบรมและพัฒนาบุคลากรที่นี่เรามุ่งมั่น
ที่จะให้การฝึกอบรมแบบเต็มเวลาสำหรับ
คนหนุ่มสาวและธุรกิจขนาดเล็กทาง
ออนไลน์”

- แจ็ค หม่า -

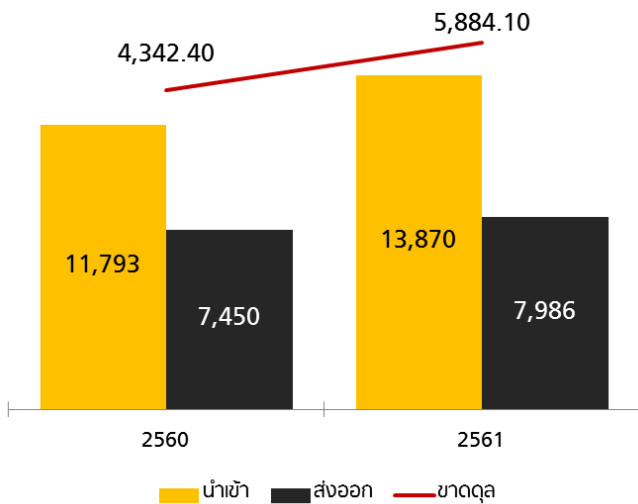
2. ความร่วมมือในด้านการค้าการลงทุนและการขับเคลื่อนเศรษฐกิจดิจิทัล เป็นบันทึกความเข้าใจที่มีสาระสำคัญ กล่าวโดยรวมเกี่ยวกับการร่วมมือระหว่างไทยกับอาลีบาบา กรุ๊ป ได้แก่ การใช้ Platform ของ Alibaba เพื่อการส่งออกสินค้าไทยอื่นสู่ตลาดโลก การพัฒนาความรู้ด้าน E-Commerce ผู้ประกอบการไทย และการส่งเสริมการท่องเที่ยว ตลอดจนการแสดงเจตจำนงของอาลีบาบาในการลงทุน Smart Digital Hub ในโครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (EEC) ในบันทึกความเข้าใจฉบับนี้ด้วย

3. ความร่วมมือด้านการพัฒนา SMEs และบุคลากรด้านดิจิทัล โดยดำเนินการผ่านวิทยาลัยธุรกิจ Alibaba (Alibaba Business School) เพื่อสร้างความเข้าใจการทำธุรกิจ E-Commerce ตลอดจนส่งเสริมพัฒนาทักษะด้าน E-Commerce ให้ผู้ประกอบการ SMEs และ Startup ของไทย ซึ่งอาลีบาบาตั้งเป้าจะอบรมให้ได้อย่างน้อย 30,000 คนต่อปี ซึ่งความร่วมมือดังกล่าวจะเสริมสร้างและยกระดับให้ไทยเป็นตลาดแรงงานทักษะสูงในอนาคต

4. ความร่วมมือด้านการท่องเที่ยวผ่านดิจิทัลและการส่งเสริมการท่องเที่ยวเมืองรอง Alibabaให้ความสำคัญการท่องเที่ยวของไทยของนักท่องเที่ยวจีน สาเหตุมาจากการเติบโตของตัวเลขนักท่องเที่ยวจีนที่เดินทางมาท่องเที่ยวประเทศไทยมีอัตราที่สูงขึ้น โดยตัวเลขข้อมูลเบื้องต้นในช่วงเดือนมกราคมถึงเดือนพฤษภาคมปี 2561 มีจำนวน 5,030,488 คนเพิ่มขึ้นร้อยละ 27.38 จากช่วงเวลาเดียวกันในปี 2560

Alibaba จะร่วมมือกับการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย (ททท.) จัดทำ Thailand Tourism Platform เพื่อใช้จัดกิจกรรมด้านการตลาดร่วมกันตลอดจนใช้ข้อมูลทางการท่องเที่ยว (Tourism Big Data) เพื่อเจาะลูกค้ากลุ่มเป้าหมายอย่างมีประสิทธิภาพ ตลอดจนส่งเสริมการท่องเที่ยวไทยให้สอดคล้องกับยุทธศาสตร์และแนวทางการขับเคลื่อนการท่องเที่ยวเมืองรองและการท่องเที่ยวในระดับชุมชนของรัฐบาล

ทั้งนี้ Alibaba Group ดำเนินธุรกิจ E-Commerce แบบครบวงจรทั้ง B2B B2C และ C2C ผ่านช่องทาง Alibaba.com Tmall.com และ Taobao ตามลำดับ อาลีบาบาจึงกลายเป็นช่องทางสร้างโอกาสการเติบโตทางธุรกิจให้กับ SMEs ไทยทุกประเภทอีกช่องทางหนึ่ง ซึ่งจะทำให้ SMEs ไทยสามารถเข้าสู่ตลาดจีนได้ง่ายขึ้นผ่าน Tmall.com เพื่อขายสินค้าออนไลน์ให้กับคนจีนได้ ในทางกลับกันสินค้าจำนวนมากที่ผลิตในจีนจะไหลเข้ามายังตลาดของไทยมากขึ้น ส่งผลกระทบต่อสินค้าของไทย บางรายการที่เป็นประเภทเดียวกันกับสินค้าของจีนที่ไหลเข้ามาซึ่งมีราคาต้นทุนที่ต่ำกว่าสินค้าของไทยทำให้เกิดการแข่งขันแย่งส่วนแบ่งตลาดเดิมของสินค้าไทย ดังนั้นเพื่อให้ SMEs ไทยสามารถเติบโตได้ในบริบทดังกล่าว SMEs ไทยจะต้องเสริมสร้างจุดแข็งโดยการปรับเปลี่ยนการตลาดจากแบบ Mass Marketing เป็น Niche Marketing ซึ่งเป็นการตลาดเพื่อขายให้กับลูกค้าเฉพาะกลุ่ม โดยมุ่งเน้นการสร้าง Brand Loyalty ที่เน้นคุณภาพและการบริการเป็นสำคัญ



รูปที่ 1 : การขาดดุลมูลค่าการนำเข้าส่งออกสินค้าระหว่าง ไทย - จีน ของสินค้า 10 อันดับแรก ในช่วง ม.ค.-พ.ค. มีแนวโน้มขยายตัวจากปีก่อน

ภาครัฐควรส่งเสริมการตลาดแบบ Niche Marketing มากขึ้น เช่น เครื่องสำอาง อาหารเสริมเพื่อสุขภาพ เสื้อผ้าและรองเท้า เป็นต้น เพื่อลดการขาดดุลทางการค้ากับจีน เนื่องจากปัจจุบันสินค้าส่งออกของไทยไปยังจีนส่วนใหญ่เป็นสินค้าขั้นต้นและขั้นกลางเป็นส่วนใหญ่ เช่น เม็ดพลาสติก ผลิตภัณฑ์ยาง เคมีภัณฑ์ เป็นต้น ในขณะที่ไทยนำเข้าสินค้าขั้นปลายจากจีน เช่น เครื่องจักรไฟฟ้าและส่วนประกอบ เครื่องจักรกล เครื่องใช้ไฟฟ้าในบ้าน เป็นต้น

ผลกระทบต่ออุตสาหกรรมโลจิสติกส์ไทย

เมื่อธุรกิจเข้าสู่การก้าวรูปแบบพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์มากขึ้น แนวโน้มการแข่งขันในอนาคตจึงเป็นการแข่งขันในด้านความเร็วและแม่นยำในการขนส่งสินค้า ผู้ประกอบการโลจิสติกส์ไทยจึงจำเป็นต้องเร่งปรับตัวขนานใหญ่ในด้านมาตรฐานและประสิทธิภาพการให้บริการเพื่อให้สามารถแข่งขันกับคู่แข่งต่างชาติได้ โดยเน้นการสร้างพันธมิตรกับ E-Commerce Platform ต่างๆ เพื่อเพิ่มช่องทางในการขยายธุรกิจสำหรับการสร้างความเติบโตอย่างยั่งยืน พร้อมทั้งใช้ประโยชน์จากการลงทุนโครงการ Smart Digital Hub ในการเรียนรู้และประยุกต์ใช้เทคโนโลยีสมัยใหม่ เช่น ระบบการจัดการคลังสินค้าอัตโนมัติ และระบบ Artificial Intelligence ในการวางแผนเส้นทางการขนส่ง เป็นต้นสำหรับด้านการผลิตสินค้าเกษตรกรเกษตรกรไทยควรรานวัตกรรมเข้ามาใช้ในกระบวนการผลิตเพื่อรองรับอุปสงค์ที่เพิ่มขึ้นจากการเชื่อมโยงไปยังตลาดประเทศจีนและเน้นการเพิ่มคุณภาพของผลผลิตอย่างต่อเนื่อง ซึ่งหน่วยงานรัฐที่เกี่ยวข้องควรมีแผนรองรับความต้องการของตลาดที่เติบโตอย่างรวดเร็ว ดังเช่นกรณีการขายทุเรียน 80,000 ลูกใน 1 นาที เกษตรกรส่วนใหญ่อาจเปลี่ยนมาปลูกทุเรียนทั้งหมดหรือเร่งตัดทุเรียนทำให้คุณภาพลดลง ส่งผลกระทบต่อภาพลักษณ์และความหลากหลายของผลผลิตทางเกษตรกรรมในภาพรวม นอกจากนี้ในส่วนของภาคอุตสาหกรรม ประเทศไทยไม่ใช่ประเทศผู้ผลิตที่มีต้นทุนต่ำอีกต่อไปจากแนวโน้มค่าจ้างแรงงานที่สูงขึ้นเมื่อเทียบกับประเทศเพื่อนบ้าน ผู้ประกอบการจึงต้องเน้นการพัฒนาในด้านคุณภาพสินค้า โดยอาจพิจารณาการนำหุ่นยนต์มาใช้ในการผลิตเพิ่มขึ้น

แนวทางการสนับสนุนจากภาครัฐ

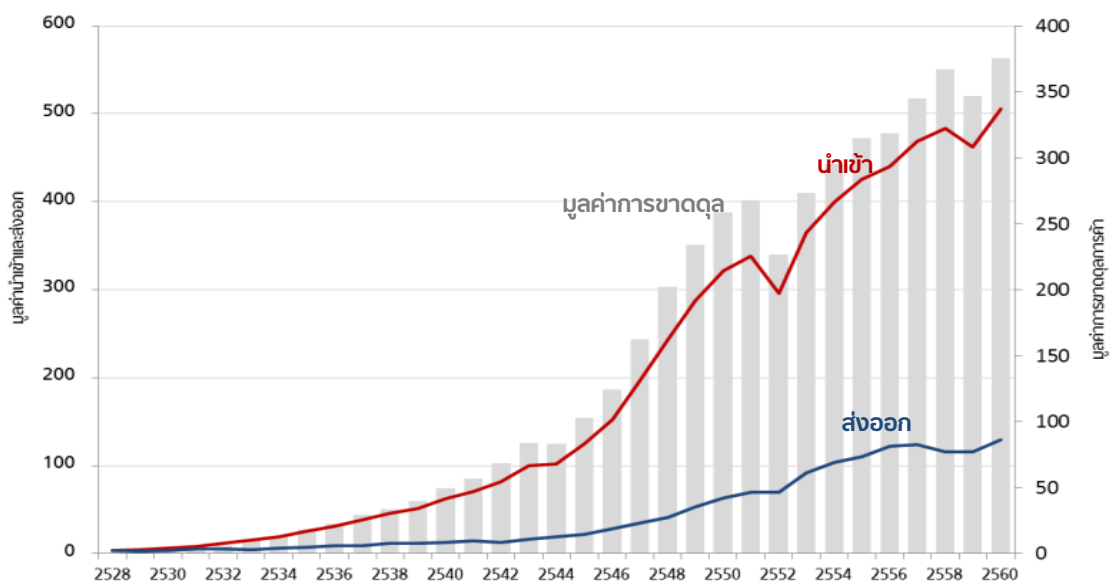
ภาครัฐมีบทบาทสำคัญในการส่งเสริมและสนับสนุนให้เกิดการวิจัย พัฒนาและสร้างนวัตกรรมเพื่อทดแทนการนำเข้าเพื่อช่วยลดต้นทุนให้กับผู้ประกอบการโลจิสติกส์ไทย รวมทั้งสร้างมาตรการทางการเงินและมาตรการทางภาษีเพื่อสนับสนุนการปรับเปลี่ยนไปใช้เทคโนโลยีสมัยใหม่ในการบริหารจัดการโลจิสติกส์ นอกจากนี้ภาครัฐต้องตระหนักถึงการปกป้องธุรกิจภายในประเทศ ซึ่งจำเป็นต้องมีกฎหมายเป็นเครื่องมือป้องกันการผูกขาด ตลอดจนมาตรการส่งเสริมการค้าทางอิเล็กทรอนิกส์อย่างจริงจัง ปรับสัดส่วนการค้าแบบออฟไลน์สู่ออนไลน์มากขึ้น สร้างความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับ E-Commerce ให้ผู้ประกอบการทุกประเภท ส่งเสริมศักยภาพของ SMEs ไทยให้สามารถแข่งขันได้ ส่งเสริมและสนับสนุนการพัฒนา Platform ของไทยเพื่อสร้างอำนาจต่อรองและการได้รับแบ่งปันผลประโยชน์อย่างเป็นธรรมมากขึ้นโดยเฉพาะเกษตรกรและ SMEs ไทยในอนาคต

ดังนั้นจะเห็นได้ว่าการเข้ามาลงทุนของ Alibaba มีทั้งประโยชน์และผลกระทบต่อไทย สร้างความตื่นตัวให้แก่ผู้ประกอบการที่จะต้องปรับตัวอย่างรวดเร็วเพื่อให้ทันต่อการแข่งขันทางธุรกิจที่เปลี่ยนแปลงไป อีกนัยหนึ่งหากผู้ประกอบการยังคงใช้วิธีการทางธุรกิจแบบเดิมจะทำให้ไม่สามารถแข่งขันได้และหายไปจากระบบในที่สุด แต่หากภาครัฐและภาคเอกชนของไทยสามารถสร้างความเข้มแข็งทางเศรษฐกิจภายในประเทศให้เกิดขึ้นได้ เชื่อได้ว่าประเทศไทยจะสามารถก้าวไปสู่การเป็นศูนย์กลางทางการค้าในภูมิภาคได้ภายในระยะเวลาอันใกล้



สงครามการค้าจีน-อเมริกา: ใครได้ ใครเสีย (USA-China Trade War)

สงครามการค้าระหว่างสหรัฐอเมริกากับสาธารณรัฐประชาชนจีนเกิดขึ้นเมื่อสหรัฐอเมริกากล่าวหาว่าความไม่เป็นธรรมทางการค้าของสาธารณรัฐประชาชนจีนในฐานะคู่ค้า จากการตรวจสอบการละเมิดทรัพย์สินทางปัญญาตามมาตรา 301 ภายใต้กฎหมายการค้าสหรัฐอเมริกา (Trade Act of 1947) ประกอบกับนายโดนัลด์ ทรัมป์ ประธานาธิบดีสหรัฐอเมริกา ต้องการลดการขาดดุลทางการค้าของประเทศกับสาธารณรัฐประชาชนจีนที่ขาดดุลสูงถึง 375,000 ล้านดอลลาร์สหรัฐในปี 2560 สหรัฐอเมริกาจึงมีการกำหนดอัตราภาษีและการจำกัดปริมาณการนำเข้าสินค้านำเข้าจากสาธารณรัฐประชาชนจีนในระยะที่หนึ่งกำหนดอัตราภาษีนำเข้าเหล็กและอลูมิเนียมจากทุกประเทศสูงถึงร้อยละ 25 และ 10 ตามลำดับ (ยกเว้นบางประเทศในภายหลัง) และเพิ่มภาษีสินค้านำเข้าจากสาธารณรัฐประชาชนจีน โดยเฉพาะสินค้าอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องกับนโยบาย Made in China 2025 ครอบคลุมสินค้า 1,097 รายการ คิดเป็นมูลค่า 50,000 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ทั้งนี้สาธารณรัฐประชาชนจีนได้ประกาศมาตรการตอบโต้ด้วยการขึ้นภาษีสินค้านำเข้าสินค้าจากสหรัฐอเมริกาโดยเฉพาะสินค้าเกษตร ยานยนต์และพลังงาน โดยกำหนดอัตราภาษีร้อยละ 25 จาก 659 ชนิดสินค้า คิดเป็นมูลค่า 50,000 ล้านดอลลาร์สหรัฐเช่นเดียวกันโดยให้มีผลตั้งแต่วันที่ 6 กรกฎาคม 2561 เช่นเดียวกับสหรัฐอเมริกา และระยะที่ 2 สหรัฐอเมริกาได้เพิ่มภาษีนำเข้าสินค้าจากสาธารณรัฐประชาชนจีนเป็นร้อยละ 25 ครอบคลุมสินค้านำเข้า 279 รายการ คิดเป็นมูลค่า 16,000 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ขณะที่สาธารณรัฐประชาชนจีนเก็บภาษีเพิ่มครอบคลุมสินค้านำเข้า 114 รายการ คิดเป็นมูลค่า 16,000 ล้านดอลลาร์สหรัฐ และให้มีผลบังคับใช้ในวันที่ 23 สิงหาคม 2561 เช่นเดียวกัน



ที่มา: US Census Bureau และ BBC

รูปที่ 2 : มูลค่าการค้าดุลทางการค้าของสหรัฐอเมริกา-จีนขยายตัวสูงขึ้น
อย่างต่อเนื่อง (พันล้านเหรียญสหรัฐ)

ผลกระทบต่อการค้าระหว่างสหรัฐอเมริกาและสาธารณรัฐประชาชนจีน

แม้ว่าสหรัฐอเมริกาเริ่มบังคับใช้มาตรการทางภาษีเพื่อปกป้องอุตสาหกรรมในประเทศตั้งแต่เดือนมีนาคมที่ผ่านมา แต่สหรัฐอเมริกายังคงขาดดุลทางการค้ากับสาธารณรัฐประชาชนจีนอย่างต่อเนื่อง โดยคิดเป็นมูลค่า 120,507 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ในช่วงเดือนมีนาคม - มิถุนายน ปี 2561 ซึ่งขาดดุลเพิ่มขึ้นจากปี 2560 คิดเป็นมูลค่า 3,886.6 ล้านดอลลาร์สหรัฐ เมื่อเทียบในช่วงเวลาเดียวกัน มาตรการทางภาษีของรัฐบาลสหรัฐอเมริกามีผลต่อการเติบโตทางเศรษฐกิจภายในของสหรัฐอเมริกาในไตรมาสที่สอง โดยมีการขยายตัวทางเศรษฐกิจร้อยละ 2.8 ซึ่งเป็นอัตราการขยายตัวสูงสุดในรอบ 3 ปี ส่วนหนึ่งเกิดจากการเพิ่มขึ้นของการส่งออกสุทธิที่เกิดจากการเร่งส่งออกสินค้าไปยังสาธารณรัฐประชาชนจีนก่อนที่มาตรการการปรับขึ้นภาษีนำเข้าระยะที่สองจะมีผลบังคับใช้ นอกจากนี้ผลกระทบในระยะยาวของสงครามการค้าจะส่งผลกระทบต่ออุตสาหกรรมการผลิต ซึ่งเดิมใช้วัตถุดิบจากฝ่ายตรงข้ามในการผลิตจะต้องเพิ่มการผลิตภายในประเทศหรือนำเข้าสินค้าทดแทนสินค้าที่ถูกตั้งกำแพงภาษีระหว่างกันจากแหล่งอื่น เพื่อให้สามารถดำเนินการผลิตต่อไปได้ ซึ่งอาจทำให้ราคาต้นทุนในการผลิตสูงขึ้นหรือหากหาวัตถุดิบดังกล่าวมาทดแทนในการผลิตไม่ได้ อาจส่งผลให้เกิดการย้ายฐานการผลิตไปยังประเทศที่สามารถลดต้นทุนส่งผลต่อกำลังซื้อของผู้บริโภคภายในประเทศที่ต้องรับภาระราคาสินค้าที่สูงขึ้น ทำให้การฟื้นตัวของเศรษฐกิจสหรัฐอเมริกาชะลอตัวได้ ซึ่งหากเศรษฐกิจของสหรัฐอเมริกาได้รับผลกระทบในเชิงลบ สาธารณรัฐประชาชนจีนในฐานะเจ้าหนี้รายใหญ่ก็จะได้รับผลกระทบด้วยอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ และจะส่งผลทำให้การเติบโตของเศรษฐกิจสาธารณรัฐประชาชนจีนอาจชะลอตัวในระยะต่อไป



ผลกระทบต่อการค้าโลก

มาตรการทางภาษีเป็นนโยบายกีดกันทางการค้าที่มุ่งหวังปกป้องอุตสาหกรรมเหล็กภายในประเทศของสหรัฐอเมริกานั้นส่งผลในเชิงลบต่อบรรยากาศการค้าเสรีในระบบการค้าระหว่างประเทศ การตั้งกำแพงภาษีของสหรัฐอเมริกาทำให้เกิดการตอบโต้ด้วยมาตรการทางภาษีในลักษณะเดียวกันจากประเทศคู่ค้าต่างๆที่ได้รับผลกระทบ โดยระยะสั้นทำให้เกิดผันผวนตลาดเงินและตลาดทุนจากความกังวลต่อสถานการณ์และความไม่แน่นอนด้านนโยบายของทั้งสองประเทศ สำหรับระยะยาวมาตรการทางภาษีดังกล่าวส่งผลต่อห่วงโซ่อุปทานของอุตสาหกรรมเหล็กและอลูมิเนียม โดยผลกระทบไม่ได้จำกัดขอบเขตเพียงสองประเทศ แต่ยังส่งผลในวงกว้างต่อประเทศต่างๆในห่วงโซ่อุปทานเดียวกัน อาจทำให้เกิดการปรับรูปแบบและโครงสร้างความสัมพันธ์ทางการค้าระหว่างประเทศเพื่อกระจายความเสี่ยงและรักษาเสถียรภาพการค้าในระยะยาว ซึ่งจะเห็นผลกระทบมากขึ้นจากมาตรการตอบโต้ทางการค้าจากทั้งสหรัฐอเมริกาและสาธารณรัฐประชาชนจีนที่มีผลบังคับใช้แล้วและที่จะมีผลบังคับใช้ในไตรมาสที่สามของปี 2561

ผลกระทบต่อการค้าระหว่างประเทศของไทย

จากข้อมูลสถิติการค้าระหว่างประเทศของกระทรวงพาณิชย์ ไทยมีมูลค่าการค้ากับประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีนสูงที่สุดในปี พ.ศ. 2560 คิดเป็น 73,745 ล้านดอลลาร์สหรัฐ โดยมีประเทศสหรัฐอเมริกาเป็นคู่ค้าลำดับที่ 3 มีมูลค่าการค้า 41,369 ล้านดอลลาร์สหรัฐ แม้ว่ามูลค่าการค้ารวมของไทยกับสองประเทศคิดเป็นร้อยละ 25 หรือ 1 ใน 4 ของการค้าระหว่างประเทศทั้งหมดของไทย แต่ผลกระทบต่อการส่งออกสินค้าไทยไปสหรัฐอเมริกายังอยู่ในขอบเขตจำกัด เนื่องจากมูลค่าการส่งออกสินค้าของไทยไปยังตลาดสหรัฐอเมริกามีสัดส่วนร้อยละ 11.1 ของมูลค่าการส่งออกรวมของไทย โดยในไตรมาสที่สองของปี 2561 มูลค่าการส่งออกรวมของไทยไปสหรัฐอเมริกาเพิ่มขึ้นร้อยละ 6.6 ขณะที่มูลค่าการส่งออกเหล็กและอลูมิเนียมมีสัดส่วนเพียงร้อยละ 3.3 ของมูลค่าการส่งออกรวมของไทยเท่านั้น โดยมูลค่าการส่งออกเหล็กไปสหรัฐอเมริกาลดลงเล็กน้อยร้อยละ 1.6 ขณะที่มูลค่าการส่งออกอลูมิเนียมไปตลาดสหรัฐอเมริกายังขยายตัวร้อยละ 30.2



สำหรับในระยะยาวหากสงครามการค้ามีความยืดเยื้อ ไทยจะได้รับผลกระทบมากขึ้นเนื่องจากสินค้าส่งออกของไทยหลายชนิดอยู่ในโซ่อุปทานของสาธารณรัฐประชาชนจีน และสหรัฐอเมริกา เช่น ชิ้นส่วนอิเล็กทรอนิกส์และส่วนประกอบ อลูมิเนียมและผลิตภัณฑ์จากอลูมิเนียม ยางพาราและผลิตภัณฑ์ยางพารา รถยนต์และชิ้นส่วน เป็นต้น ซึ่งสินค้าเหล่านี้จะได้รับผลกระทบหากผู้ผลิตประเทศใดประเทศหนึ่งหรือทั้งสองประเทศที่นำเข้าจากไทยเพื่อผลิตสินค้าสำเร็จรูปลดจำนวนการผลิตจะทำให้ไทยส่งออกสินค้านี้ดงกล่าวได้น้อยลง และมีผลกระทบต่อการบริหารจัดการสินค้าคงคลังของสินค้าประเภทดังกล่าวอีกทางหนึ่ง สำหรับผลกระทบเชิงบวกสงครามการค้าระหว่างสองประเทศจะส่งผลดีต่อการค้าระหว่างประเทศของไทย คือ ทำให้ไทยได้เปรียบในสินค้าที่ไทยสามารถผลิตได้เหมือนกันกับสาธารณรัฐประชาชนจีนและสหรัฐอเมริกา ในกรณี que ประเทศใดประเทศหนึ่งนำเข้าสินค้าชนิดนั้นจากประเทศไทยเพื่อทดแทนการนำเข้าจากอีกฝ่ายที่ตั้งกำแพงภาษีระหว่างกัน หรือในกรณีที่ทั้งสองประเทศไม่สามารถนำเข้า – ส่งออกสินค้านี้ระหว่างกันได้ ประเทศใดประเทศหนึ่งหรือทั้งสองประเทศอาจมองหาลาดตลาดอื่นๆ เพื่อทดแทนมูลค่าการส่งออกระหว่างกันที่สูญเสียไป โดยไทยจะได้ประโยชน์หากประเทศใดประเทศหนึ่งระบายสินค้ามายัง

ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน ซึ่งไทยสามารถใช้โอกาสนี้ ในการพัฒนาการเป็นศูนย์กลางทางการค้าในภูมิภาคได้จากความร่วมมือด้านโครงสร้างพื้นฐานและโลจิสติกส์ตลอดจนความได้เปรียบเชิงภูมิศาสตร์ ดังนั้นหน่วยงานที่เกี่ยวข้องควรมีมาตรการเพื่อรับมือต่อสถานการณ์ทางการค้าที่อาจเกิดขึ้นได้ทุกรูปแบบ ขณะที่ผู้ผลิตผู้ประกอบการนำเข้าส่งออกสินค้า ตลอดจนผู้ให้บริการโลจิสติกส์ของไทยควรติดตามข่าวสารข้อมูลผลกระทบจากมาตรการดังกล่าวอย่างใกล้ชิดเพื่อให้สามารถบริหารจัดการความเสี่ยงที่จะเกิดขึ้นได้ทั้งในส่วนการผลิต การจัดเก็บสินค้าคงคลัง การนำเข้า – ส่งออก เพื่อให้สามารถปรับตัวได้อย่างเหมาะสม

จึงสรุปได้ว่าสงครามการค้าครั้งนี้ทั้งสหรัฐอเมริกาและสาธารณรัฐประชาชนจีนเสียประโยชน์ด้วยกันทั้งสองฝ่าย เพราะต่างฝ่ายต่างเป็นส่วนหนึ่งของห่วงโซ่อุปทานของกันและกันและต่างเป็นส่วนหนึ่งของห่วงโซ่อุปทานโลก ดังนั้นคาดว่าทั้งสองฝ่ายจะต้องพิจารณาหาข้อสรุปเพื่อยุติความขัดแย้งระหว่างกันให้ได้ก่อนสงครามการค้าจะทวีความรุนแรงและส่งผลกระทบต่อเศรษฐกิจภายในของทั้งสองประเทศและระบบเศรษฐกิจโลกในระยะต่อไป

การอำนวยความสะดวกทางการค้าด้วยบล็อกเชน (Blockchain and Trade Facilitation)

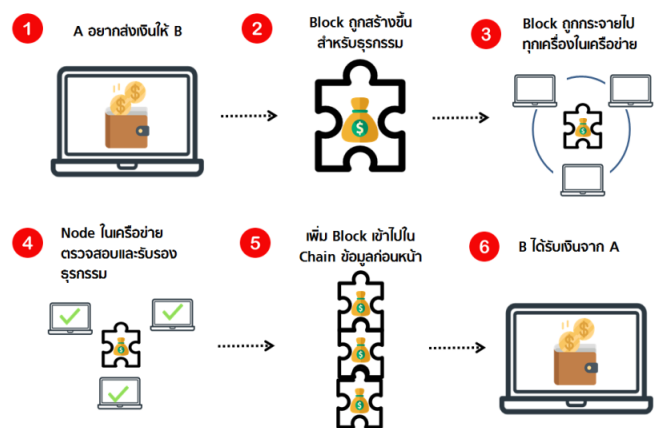
การอำนวยความสะดวกทางการค้าที่มีประสิทธิภาพเป็นหนึ่งในปัจจัยสำคัญที่ช่วยเพิ่มผลผลิตด้านการค้าของประเทศ ดึงดูดการลงทุนโดยตรงระหว่างประเทศให้เพิ่มมากขึ้น และเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันเพื่อสนับสนุนการเติบโตทางเศรษฐกิจ ด้วยเหตุผลและความสำคัญดังกล่าว องค์การการค้าโลกจึงได้ผนวกความตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวกทางการค้า (WTO Trade Facilitation Agreement: TFA) เข้าเป็นส่วนหนึ่งของความตกลงมารราเกช (Marrakesh Agreement) ในปี 2556 โดยมีข้อบัญญัติในด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้า อาทิ การเพิ่มประสิทธิภาพและลดขั้นตอนกระบวนการพิธีการศุลกากร ซึ่งมีแนวทางการพัฒนา เช่น การกำหนดให้ใช้ใบรับรองอิเล็กทรอนิกส์และการใช้ลายมือชื่ออิเล็กทรอนิกส์ในกระบวนการค้า เป็นต้น โดยความตกลงดังกล่าวมีผลบังคับใช้ผูกพันกับทุกประเทศสมาชิกแล้วตั้งแต่วันที่ 22 กุมภาพันธ์ 2560 จึงมีความจำเป็นอย่างยิ่งที่ประเทศไทยจะต้องเร่งพัฒนาระบบข้อมูลในรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์ที่ได้มาตรฐานสากลและมีความปลอดภัยสูงเพื่อรองรับการดำเนินการดังกล่าว

BLOCKCHAIN คืออะไร

การพัฒนาเทคโนโลยีแบบก้าวกระโดดในยุคปัจจุบันทำให้เกิดการคิดค้นเทคโนโลยี Blockchain ที่มีโอกาสพลิกโฉมวงการธุรกิจเพื่อก้าวผ่านเข้าสู่ยุคใหม่ เช่นเดียวกับ internet และ social media โดย Blockchain เป็น ระบบการจัดการฐานข้อมูลสำหรับการยืนยันตัวตน จัดการธุรกรรม และบันทึกความเป็นเจ้าของในสินทรัพย์หรือสิ่งที่เปลี่ยนมือกันได้โดยไม่ต้องอาศัยคนกลาง ซึ่งลดระยะเวลาการทำธุรกรรมและลดต้นทุนการดำเนินงาน นอกจากนี้ ข้อมูลจะถูกบันทึกไว้ตั้งแต่ธุรกรรมแรกทำให้มีความโปร่งใสและตรวจสอบง่ายยิ่งขึ้น ลดความเสี่ยงจากการถูกโจมตีฐานข้อมูล

การทำงานของ BLOCKCHAIN

เทคโนโลยี Blockchain จัดเก็บข้อมูลที่มีการกระจายตัวไปยังทุกเครื่องในระบบ (nodes) แทนที่การใช้ตัวกลาง เมื่อมีข้อมูลใหม่ก็จะถูกบันทึกใน Nodes พร้อมกันตลอดเวลา ยกตัวอย่างการทำธุรกรรมทางการเงินที่สามารถตรวจสอบได้เองโดยไม่ต้องผ่านธนาคาร ในรูปที่ 3 ดังนี้

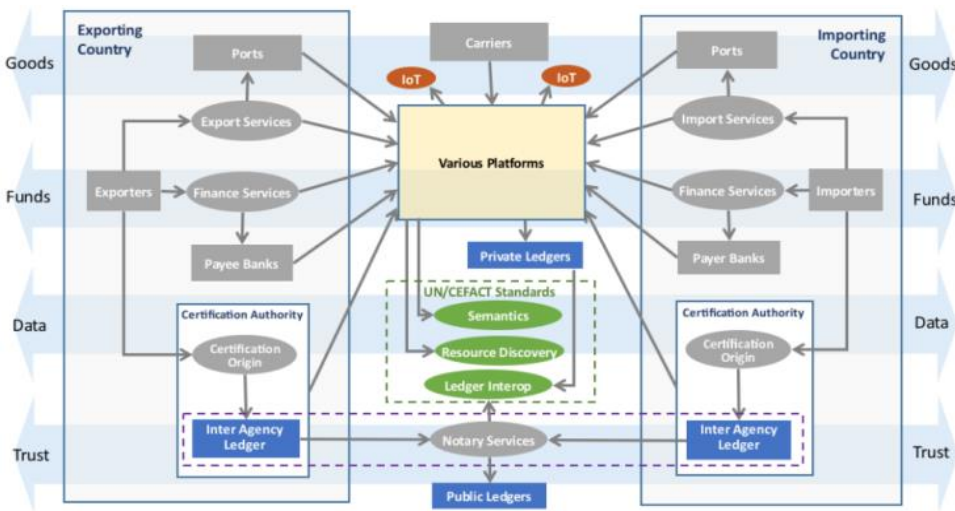


รูปที่ 3 : กระบวนการของเทคโนโลยี Blockchain

เมื่อ A ต้องการโอนเงินให้ B ข้อมูลธุรกรรมการเงินของ A จะถูกบันทึกในลักษณะเป็น Block ซึ่งจะถูกส่งไปยังเครื่องของทุกคนในเครือข่าย หรือ Node เพื่อทำการตรวจสอบและรับรองความถูกต้องของธุรกรรม หลังจากนั้น Block จะถูกเพิ่มเข้าไปในฐานข้อมูล โดยจะเรียงต่อกันเป็นห่วงโซ่ (Chain) และสามารถเชื่อมโยงไปยัง Block ข้อมูลก่อนหน้าด้วยเทคโนโลยีการเข้ารหัส (Cryptographic Protocol) ทำให้ข้อมูลที่ถูกรวบรวมขึ้นไม่สามารถเปลี่ยนแปลงได้ มีความปลอดภัยสูง และตรวจสอบย้อนกลับได้ โดย B จะได้รับเงินจาก A เมื่อข้อมูลถูกบันทึกเสร็จสิ้นแล้ว

รูปที่ 4 : รูปแบบการเชื่อมโยงแลกเปลี่ยนข้อมูลการค้าระหว่างประเทศด้วย Blockchain และเทคโนโลยีที่เกี่ยวข้อง

Blockchain สามารถเข้ามาช่วยในกระบวนการรับรองเอกสาร (Notary Services) ตามมาตรฐานของ UN/CEFACT ผ่านบัญชี Blockchain สำหรับธุรกรรมส่วนตัวและสาธารณะที่ออกแบบสำหรับการเพิ่มประสิทธิภาพและลดขั้นตอนกระบวนการนำเข้า ส่งออก และโลจิสติกส์



- 1 ผู้ประกอบการธุรกิจนำเข้าส่งออกทำธุรกรรมต่างๆ ผ่านแพลตฟอร์มอิเล็กทรอนิกส์ที่อยู่บนคลาวด์ (Cloud-hosted) โดยใช้ Internet of Things (IoT) ในการส่งข้อมูลการค้าแบบเรียลไทม์ และมีบัญชี Blockchain ส่วนตัว (Private Ledger) เพื่อบันทึกธุรกรรมที่เกิดขึ้น
 - 2 UN/CEFACT มีหน้าที่ตรวจสอบความสอดคล้องและแหล่งที่มาของข้อมูล เป็นหน่วยงานหลักในการแลกเปลี่ยนข้อมูล ออกแบบบัญชี Blockchain ระหว่างหน่วยงานภาครัฐ (Inter-Agency Ledger)
 - 3 Inter-Agency Ledger มีหน้าที่จัดเก็บข้อมูลหนังสือรับรองแหล่งกำเนิดสินค้า (Certificate of Origin) เพื่อให้สามารถตรวจสอบข้อมูลของหน่วยงานประเทศอื่นได้
- หมายเหตุ: ลูกกร หมายถึง "การใช้งาน" ไม่ใช่ "การไหลของข้อมูล"

กรณีศึกษาการอำนวยความสะดวกทางการค้า

กรณีศึกษาที่ 1: UN/CEFACT

คณะทำงาน United Nations Center for Trade Facilitation and Electronic Business (UN/CEFACT) ซึ่งมีบทบาทในการกำหนดมาตรฐานเกี่ยวกับการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการใช้เทคโนโลยีภายใต้กรอบ WTO อยู่ระหว่างการดำเนินโครงการศึกษาแนวทางการเชื่อมโยงข้อมูลการค้าระหว่างประเทศด้วยเทคโนโลยี Blockchain (รูปที่ 4) ในการจัดเก็บข้อมูลธุรกรรมใน 2 ส่วน ดังนี้ 1) การบันทึกธุรกรรมต่างๆ ที่เกิดขึ้นในกระบวนการนำเข้าส่งออก ซึ่งธุรกรรมที่เกิดขึ้นจะถูกบันทึกลงในบัญชี Blockchain ส่วนตัว (Private Ledger) โดยอนุญาตให้เฉพาะภาคส่วนที่เกี่ยวข้อง อาทิ ผู้ประกอบการนำเข้าส่งออกและเจ้าหน้าที่กรมศุลกากรเข้าถึงข้อมูลดังกล่าวได้ 2) กระบวนการรับรองเอกสาร (Notary Services) การนำเทคโนโลยี Blockchain มาช่วยในกระบวนการรับรองเอกสารเพื่อตรวจสอบความสอดคล้องและแหล่งที่มาของข้อมูล ตลอดจนแลกเปลี่ยนข้อมูลระหว่างหน่วยงานภาครัฐ (Inter-Agency Ledger) และจัดเก็บข้อมูลหนังสือรับรองแหล่งกำเนิดสินค้าให้สามารถตรวจสอบข้อมูลของหน่วยงานประเทศอื่นได้

กรณีศึกษาที่ 2: IBM

บริษัท IBM ผู้ผลิตคอมพิวเตอร์และให้บริการด้านคอมพิวเตอร์และสารสนเทศรายใหญ่ของโลกได้ให้ความสำคัญและอยู่ระหว่างจัดทำโครงการนำร่องโดยใช้เทคโนโลยี Blockchain อำนวยความสะดวกการนำเข้า – ส่งออกสินค้า เช่น 1) การจัดเก็บข้อมูลของกรมศุลกากรด้านกระบวนการนำเข้า - ส่งออกสินค้านำเข้า - ส่งออกสินค้านำเข้าระหว่างเมือง

Poughkeepsie ของสหรัฐอเมริกา และกรมศุลกากรของประเทศสิงคโปร์ 2) การตรวจสอบข้อมูลธุรกรรมทางการเงินของธนาคาร PSBC ของสาธารณรัฐประชาชนจีน ซึ่งสามารถลดขั้นตอนที่ซับซ้อนในการตรวจสอบข้อมูลเครดิตได้ถึงร้อยละ 60 - 80

การประยุกต์ใช้ Blockchain ในประเทศไทย

เทคโนโลยี Blockchain เป็นเรื่องใหม่ที่กำลังได้รับความสนใจกันอย่างแพร่หลายในการเพิ่มประสิทธิภาพการจัดเก็บและเชื่อมโยงข้อมูล ผู้ประกอบการจึงควรให้ความสำคัญในการศึกษาและติดตามข่าวสารเกี่ยวกับ เทคโนโลยีดังกล่าว เพื่อนำมาปรับใช้ให้เกิดประโยชน์กับการดำเนินธุรกิจที่จะทำ ให้สามารถลดต้นทุนและปริมาณการใช้เอกสาร รวมทั้งการยกระดับความโปร่งใสของกระบวนการเอกสาร และสามารถป้องกันแก้ไขและปลอมแปลงเอกสารที่เกี่ยวข้อง อีกทั้งสามารถส่งข้อมูลในรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์ให้แก่ผู้ที่เกี่ยวข้อง ซึ่งประกอบด้วย ผู้ส่งสินค้า ผู้ให้บริการขนส่งสินค้า ศุลกากร และธนาคารได้พร้อมกันในครั้งเดียว ซึ่งจะช่วยให้การปฏิบัติงานมีประสิทธิภาพมากขึ้น นอกจากนี้สามารถนำไปใช้ในการพัฒนาระบบแสดงสถานะของการขนส่งสินค้าแบบ Real-Time ซึ่งจะช่วยลดปัญหาในการตรวจสอบติดตามความล่าช้าของการขนส่ง ซึ่งนับเป็นปัจจัยสำคัญของกระบวนการผลิตและการส่งมอบบริการ ทั้งนี้ ภาครัฐควรเร่งทบทวนกฎหมายและจัดทำมาตรการแนวทางการสนับสนุนเพื่อให้เกิดการปรับใช้เทคโนโลยีใหม่ๆ อาทิ Blockchain ในภาคธุรกิจ เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศในเวทีโลกในระยะยาวต่อไป



ออนไลน์พลิกโฉมโลจิสติกส์ ยักษ์ชนยักษ์รับเทรนด์การค้ายุคใหม่ ธุรกิจโลจิสติกส์โตก้าวกระโดดจากการเติบโตของ “อีคอมเมิร์ซ-บริการออนไลน์มาตรฐาน” ยักษ์ชนยักษ์ชิงส่วนแบ่งตลาด “DHL-SCG” บูมขยายเครือข่ายให้รองรับเทรนด์ช้อปปิ้งออนไลน์สมบูรณ์ภูธร “DHL” เปิดบริการ Same Day-Fulfillment เสริมทัพ “SCG EXPRESS” ชูนวัตกรรมใหม่ควบคุมอุณหภูมิขนส่ง “อาหาร-สินค้าเกษตร” เจาะเกษตรกร-โอท็อป-เอสเอ็มอี ในขณะที่ “ไปรษณีย์ไทย” พัฒนาระบบนำจ่ายรักษาส่วนแบ่งตลาด “ลาลามูฟ” เร่งเพิ่มรถขนส่ง ส่วนเคอรี่โลจิสติกส์ กรู๊ป จับมือกับเครือเซ็นทรัลขยายฐานลูกค้าที่มีศักยภาพทั้งในกรุงเทพฯ และต่างจังหวัด (ประชาชาติธุรกิจ, 5 มกราคม 2561)

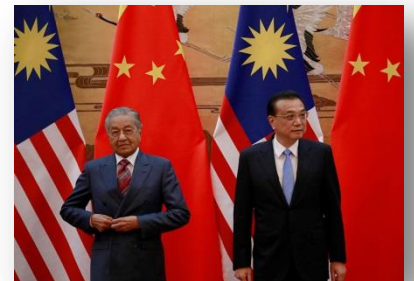
กรมพัฒนาฯ แะธุรกิจโลจิสติกส์ใช้แอปพลิเคชัน LTMA ฝ่าทางตันยุคน้ำมันขึ้นราคา กรมพัฒนาธุรกิจการค้าจัดกิจกรรมสัมมนาเชิงปฏิบัติการ “SMEs Networking Via Application” ภายใต้โครงการเพิ่มศักยภาพธุรกิจให้บริการโลจิสติกส์ไทย ผลักดันธุรกิจขนส่งใช้แอปพลิเคชัน LTMA (Enhancement and Encouragement of Logistics and Transport Management Application) ซึ่งเป็นโปรแกรมบริหารจัดการระบบการขนส่งสินค้าที่เป็นมาตรฐานเดียวกัน รวมถึงวิเคราะห์แนวทางการปรับปรุงระบบการบริหารงาน และการใช้พลังงานในการขนส่งให้มีประสิทธิภาพได้ ส่งผลให้เกิดการลดต้นทุนการขนส่งได้อย่างเป็นรูปธรรม (ประชาชาติธุรกิจ, 5 มิถุนายน 2561)



เชย์ยส ทุกโครงการ 2 แสนล้าน "คม.สัญญา จ.ชุมพร" เห็นชอบกรอบแนวคิดการพัฒนาพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้ (SEC) มุ่งพัฒนา 4 จังหวัด (ชุมพร ระนอง สุราษฎร์ธานี และนครศรีธรรมราช) เพื่อให้เกิดการเชื่อมโยง โดย จ.ชุมพร คือแหล่งผลไม้และท่องเที่ยว จ.ระนอง คือ ท่าเรือสู่พม่า อินเดีย ศรีลังกา บังกลาเทศ ส่วน จ.สุราษฎร์ธานี และ จ.นครศรีธรรมราช คือพื้นที่เกษตรที่จะเป็นแหล่งผลิตและแปรรูป นอกจากนี้จะมีเส้นทางรถไฟรางคู่เชื่อม จ.ชุมพร และ จ. ระนอง เป็นการเชื่อมพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (EEC) กับทะเลอันดามัน ทำให้สินค้าแปรรูปจากจังหวัดในภาคใต้ส่งไปยังกลุ่มความร่วมมือทางวิชาการและเศรษฐกิจระหว่างประเทศในอ่าวเบงกอล หรือ BIMSTEC ซึ่งจะเป็โครงการใหญ่เคียงคู่ไทยแลนด์ ริเวียร์จาก จ.เพชรบุรีสู่ จ.ชุมพร (ไทยรัฐ, 22 สิงหาคม 2561)

ต่างประเทศ

มาเลเซีย กำพันจีน “แหวง” ยกเลิก Silk Road ในมาเลเซีย ดร.มหาเธร์ โมฮัมหมัด นายกรัฐมนตรีมาเลเซีย เปิดเผยต่อสื่อถึงการตัดสินใจระงับโครงการสร้างทางรถไฟเชื่อมชายแดนไทยและโครงการท่อส่งน้ำมัน มูลค่ารวม 2.2 หมื่นล้านดอลลาร์ ในช่วงวันสุดท้ายของการเยือนจีนซึ่งเป็นเพราะรัฐบาลมาเลเซียมีหนี้มหาศาลกว่า 250,000 ล้านดอลลาร์สหรัฐหรือประมาณ 8.28 ล้านล้านบาท ในขณะที่ยังไม่สามารถใช้คืนได้ตามกรอบระยะเวลา อีกทั้งเห็นว่าโครงการดังกล่าวไม่มีความจำเป็น และไม่คุ้มค่าในเชิงเศรษฐกิจ มีเพียงคุณค่าทางยุทธศาสตร์ที่เป็นประโยชน์ต่อจีนโดย โครงการขนาดใหญ่ 3 โครงการที่ถูกยกเลิกไป ได้แก่ โครงการสร้างทางรถไฟ และโครงการสร้างท่อขนส่งพลังงานสองแห่งและนายกมาเลเซีย เชื่อว่าทางจีนจะสามารถช่วยมาเลเซียแก้ปัญหาหนี้ได้ (ประชาชาติธุรกิจ, 25 สิงหาคม 2561)



นายกรัฐมนตรีแถลงข่าวผลการประชุมผู้นำยุทธศาสตร์ความร่วมมือทางเศรษฐกิจ อิรวดี-เจ้าพระยา-แม่โขง (ACMECS) ครั้งที่ 8 ที่ประชุมเห็นชอบการปรับภาพลักษณ์และโครงสร้างของ ACMECS ให้ทันสมัย ตอบสนองต่อสภาพแวดล้อมทางภูมิรัฐศาสตร์ภายในอนุภูมิภาคและของโลก และสนับสนุนไทยที่ได้เสนอแนวคิดที่จะจัดทำแผนแม่บทฉบับแรกของอนุภูมิภาค เพื่อกำหนดแนวทางการดำเนินงานของ ACMECS ในระยะเวลา 5 ปี ข้างหน้า ภายใต้วิสัยทัศน์ “เสริมสร้าง ACMECS ที่เชื่อมโยงกัน ภายในปี ค.ศ. 2023” โดยผู้นำ ACMECS เห็นชอบให้ดำเนินโครงการตามระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก - ตะวันตก และระเบียงเศรษฐกิจตอนใต้ ในช่วง 2 ปีข้างหน้า เพื่อพัฒนาความเชื่อมโยงด้านโครงสร้างพื้นฐานและเส้นทางคมนาคมขนส่ง โครงสร้างพื้นฐานทางดิจิทัล และพลังงาน รวมทั้งการปรับแก้กฎระเบียบและระบบศุลกากร (ข่าวทำเนียบรัฐบาล, 16 มิถุนายน 2561)

22 ประเทศสมาชิก EU เซ็นสัญญาร่วมพัฒนาแอปพลิเคชันบล็อกเชน เพื่อสนับสนุนการสร้าง EU Digital Single Market และส่งเสริมให้สหภาพยุโรปมีบทบาทสำคัญในการพัฒนาเทคโนโลยี Block chain เพื่อประยุกต์ใช้ในด้านกฎระเบียบ พลังงาน และโลจิสติกส์ โดย EU ได้ลงทุนไปแล้วกว่า 80 ล้านยูโรในโครงการที่สนับสนุนการใช้ Blockchain และมีแผนลงทุนเพิ่มเติมอีกประมาณ 300 ล้านยูโรภายในปี 2563 (EU, 5 เมษายน 2561)



แนะนำ กลจ.

กองทุนศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ (กลจ.) จัดตั้งขึ้นภายใต้ สศช. มีภารกิจหน้าที่ในการวางแผนยุทธศาสตร์เกี่ยวกับการพัฒนาระบบโลจิสติกส์และโซ่อุปทานของประเทศให้สอดคล้องกับการเปลี่ยนแปลงเศรษฐกิจการค้าของโลกและภูมิภาค โดยมีเป้าหมายยกระดับความสามารถในการแข่งขันของระบบโลจิสติกส์ และสนับสนุนการเป็นศูนย์กลางทางการค้าและการลงทุนในภูมิภาคอาเซียน ตลอดจนทำหน้าที่เป็นหน่วยงานกลางประสานระหว่างภาครัฐ ภาคเอกชน ภาควิชาการ และสนับสนุนการขับเคลื่อนระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการให้เกิดการบูรณาการและต่อเนื่อง รวมถึงทำหน้าที่เป็นฝ่ายเลขานุการของคณะกรรมการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ (กบส.) เพื่อสนับสนุนการกำกับนโยบายและขับเคลื่อนระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการอย่างมีประสิทธิภาพ

โครงการศึกษาเพื่อสร้างมูลค่าเพิ่มให้กับผู้ประกอบการไทยในโซ่อุปทานตามแนวระเบียงเศรษฐกิจของประเทศ

ปี 2560 กลจ. ได้รับการจัดสรรงบประมาณจัดทำโครงการศึกษาเพื่อสร้างมูลค่าเพิ่มให้กับผู้ประกอบการไทยในโซ่อุปทานตามแนวระเบียงเศรษฐกิจของประเทศ มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาเชิงลึกถึงแนวทางการพัฒนาการสร้างความมูลค่าเพิ่มของสินค้าและบริการและกิจกรรมโลจิสติกส์ตลอดจนโซ่อุปทานรวมถึงเพิ่มศักยภาพของผู้ประกอบการไทยตามแนวระเบียงเศรษฐกิจที่สำคัญของประเทศ ผลการศึกษาพบว่า แนวพื้นที่เศรษฐกิจตอนใต้ที่เชื่อมโยงพื้นที่เศรษฐกิจระหว่างไทย-กัมพูชา-เวียดนาม เป็นเส้นทางที่ต้องดำเนินนโยบายพัฒนาการเชื่อมโยงลำดับแรก เนื่องจากมีความได้เปรียบในการแข่งขันสูง มีจุดแข็งของฐานเศรษฐกิจไทยจากการที่ไทยเป็นฐานการผลิตสินค้าอุตสาหกรรมชั้นกลาง สำหรับการสร้างมูลค่าเพิ่มให้กับผู้ประกอบการในโซ่อุปทาน ต้องอาศัยการพัฒนาทั้งในส่วนของภาครัฐและเอกชน การเชื่อมโยงโครงสร้างพื้นฐานและข้อมูลตลอดจนกลไกและกระบวนการในภาคการผลิตจากนวัตกรรมในการผลิตสินค้าและการปรับปรุงกระบวนการผลิต

การประชุมคณะกรรมการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ (กบส.) ครั้งที่ 1/2561

วันที่ 17 สิงหาคม 2561 กลจ. ในฐานะฝ่ายเลขานุการคณะกรรมการ กบส. ได้จัดการประชุมคณะกรรมการ กบส. ครั้งที่ 1/2561 ณ ห้องประชุมคณะรัฐมนตรี ชั้น 2 อาคารสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี (หลังใหม่) โดยมีรองนายกรัฐมนตรี (นายสมคิด จาตุศรีพิทักษ์) เป็นประธาน ซึ่งที่ประชุมได้มอบหมายให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องเร่งรัดการดำเนินงานภายใต้แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศฉบับที่ 3 (พ.ศ. 2560 - 2564) การพัฒนาระบบเชื่อมโยงและแลกเปลี่ยนข้อมูลธุรกรรมผ่านระบบ NSW การดำเนินการตามข้อเสนอการปรับลดขั้นตอนกระบวนการทำงาน พร้อมผลักดันกฎหมายระเบียบที่เกี่ยวข้องเพื่อให้สามารถเชื่อมโยงข้อมูลผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ได้ครบถ้วน รวมถึงพัฒนาโครงข่ายคมนาคมขนส่งและสิ่งอำนวยความสะดวกอื่นๆ ในการเชื่อมโยงพื้นที่ท่าเรือ



ลงพื้นที่ติดตามการดำเนินงานการพัฒนา ระบบโลจิสติกส์ในพื้นที่ยุทธศาสตร์สำคัญของประเทศ

กลจ. ได้ลงพื้นที่สำรวจท่าเรือชายฝั่งที่สำคัญ (ท่าเรือศาลาลอย ท่าเรือคลองวาฬ ท่าเรือคลองใหญ่) เพื่อสำรวจการใช้ประโยชน์ และการลงพื้นที่ด้านศุลกากร (ด้านศุลกากรคลองใหญ่ ด้านศุลกากรเบตง ด้านศุลกากรมุกดาหาร) ซึ่งเป็นประตูการค้าที่มีความสำคัญด้านการคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์ และมีบทบาทต่อระบบเศรษฐกิจของประเทศไทยในอนาคต โดยศึกษาภาพรวมการดำเนินงาน การค้าการลงทุน การขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ และรวบรวมข้อมูล ปัญหาอุปสรรค ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในพื้นที่

เพื่อสนับสนุนการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ตลอดจนเร่งรัดการดำเนินการจัดหาผู้บริหารท่าเรือของรัฐที่ก่อสร้างแล้วเสร็จให้ มีประสิทธิภาพ นอกจากนี้ ที่ประชุมได้รับทราบรายงานโลจิสติกส์ของประเทศไทย ประจำปี 2560 ซึ่งปี 2559 ต้นทุนโลจิสติกส์คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 13.9 ของ GDP และในปี 2560 คาดว่าจะมีแนวโน้มลดลงเหลือร้อยละ 13.8 ต่อ GDP สำหรับรายงานดัชนีวัดประสิทธิภาพระบบโลจิสติกส์ระหว่างประเทศ (LPI) ซึ่งจัดอันดับโดยธนาคารโลก ในปี 2561 ที่ประเทศไทยได้รับการจัดอันดับอยู่อันดับที่ 32 ของโลก ซึ่งปรับตัวดีขึ้น 13 อันดับ จากอันดับที่ 45 ในปี 2559



TOP 10: อันดับ Trading across Border ปี 2561 ในอาเซียน

การจัดอันดับของการค้าระหว่างประเทศ (Trading across Borders) เป็น 1 ใน 11 องค์ประกอบของการประเมินดัชนีการจัดอันดับความยาก-ง่ายในการประกอบธุรกิจ (Ease Of Doing Business) จัดทำโดยธนาคารโลกเพื่อประเมินประสิทธิภาพของภาครัฐในด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าของ 190 ประเทศ โดยพิจารณาจากระยะเวลาและค่าใช้จ่ายที่ในกระบวนการด้านเอกสารและการผ่านแดนของการนำเข้าและส่งออกสินค้าข้ามแดน ซึ่งประเทศไทยเป็นอันดับที่ 2 ของอาเซียน ตามหลังเพียงประเทศสิงคโปร์



สิงคโปร์ 42



ไทย 57



มาเลเซีย 61



เวียดนาม 94



ฟิลิปปินส์ 99



กัมพูชา 108



อินโดนีเซีย 112



สปป.ลาว 124



บรูไนฯ 144



เมียนมาร์ 163

ที่มา: Doing Business Report 2018, World Bank

สถิติด้านโลจิสติกส์ของไทย

	Q1/60	Q2/60	Q3/60	Q4/60	Q1/61	Trend
มูลค่าการค้าระหว่างประเทศ	3,839,256	3,823,888	3,973,053	3,971,312	3,951,223	
ดัชนีผลผลิตอุตสาหกรรม	114.35	107.75	110.96	110.37	118.71	
ดัชนีการส่งผลิตภัณฑ์	113.28	107.30	112.16	111.53	116.62	
ดัชนีสินค้าสำเร็จรูปคงคลัง	106.71	107.39	110.18	108.29	110.94	
ดัชนีอัตราส่วนสินค้าคงคลัง	99.09	105.06	105.07	103.21	101.35	
Baltic Ship index	53.73	50.53	52.95	61.33	66.51	
Gasohol 95	27.56	26.69	26.60	27.77	27.87	
Diesel	26.27	24.92	24.99	26.34	27.13	
NGV	12.69	13.03	13.27	13.48	13.49	

ที่มา: กระทรวงพาณิชย์ กระทรวงอุตสาหกรรม Bloomberg.com, EPPO

ต้นทุนโลจิสติกส์และสัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ ต่อ GDP ของประเทศไทย ระหว่างปี พ.ศ. 2551 – 2560e

หน่วย: พันล้านบาท Unit: Billion Baht

	2551	2552	2553	2554	2555	2556	2557	2558r	2559p	2560e	
ต้นทุนโลจิสติกส์	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015r	2016p	2017e	Logistics Cost
ต้นทุนค่าขนส่งสินค้า	809.5	705.5	812.7	850.3	932.2	953.4	994.9	1,019.3	1,091.6	1,155.8	Transportation Cost
ทางท่อ	18.9	28.1	29.9	36.5	39.4	35.6	49.6	43.6	51.9	53.8	Pipeline
ทางราง	2.4	2.1	2.1	1.9	2.1	2.1	1.8	1.9	1.9	2.1	Rail
ทางถนน	507.0	432.0	487.2	511.6	554.5	562.3	577.1	590.9	644.4	673.5	Road
ทางน้ำ	157.6	147.8	167.1	167.8	201.8	203.6	205.0	220.4	224.6	236.8	Water
ทางอากาศ	44.0	27.8	40.0	42.3	41.4	41.1	39.5	37.2	39.4	42.6	Air
บริการเกี่ยวกับการขนส่ง	64.1	52.6	66.6	70.6	76.1	87.1	97.9	100.9	104.1	118.0	Transport-related Services
บริการไปรษณีย์และการสื่อสาร	15.5	15.1	19.8	19.6	16.9	21.6	24.0	24.4	25.4	29.0	Postal Services
ต้นทุนการเก็บรักษาสินค้าคงคลัง	697.0	624.0	679.9	662.7	682.9	713.9	711.2	724.1	745.3	776.0	Inventory Holding Costs
ต้นทุนการถือครองสินค้า	688.9	614.7	667.8	650.6	668.1	696.2	696.8	709.1	730.1	760.1	Inventory Carrying Cost
ต้นทุนบริหารคลังสินค้า	8.1	9.3	12.1	12.1	14.8	17.7	14.4	14.9	15.3	15.9	Warehousing Cost
ต้นทุนการบริหารจัดการ	150.6	132.9	149.3	151.3	161.5	166.7	170.6	174.3	183.7	193.2	Logistics Administration Cost
ต้นทุนโลจิสติกส์รวม	1,657.1	1,462.4	1,641.9	1,664.3	1,776.6	1,776.6	1,876.7	1,917.7	2,020.6	2,125.0	Total Logistics Cost
มูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ ณ ราคาประจำปี	9,706.9	9,658.7	10,808.1	11,306.9	12,357.3	12,915.2	13,230.3	13,747.0	14,533.5	15,450.1	Gross Domestic Product (GDP)

หน่วย: ร้อยละ ต่อ GDP Unit: Percent to GDP

สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ ต่อ GDP ของประเทศไทย	2551	2552	2553	2554	2555	2556r	2557r	2558p	2559e	2560	Proportion of Logistics Costs to GDP
ต้นทุนค่าขนส่งสินค้า ต่อ GDP	8.3	7.3	7.5	7.5	7.6	7.4	7.5	7.4	7.5	7.5	Transportation Cost to GDP
ต้นทุนการเก็บรักษาสินค้าคงคลัง ต่อ GDP	7.2	6.5	6.3	5.9	5.5	5.5	5.4	5.3	5.1	5.0	Inventory Holding Cost to GDP
ต้นทุนการบริหารจัดการ ต่อ GDP	1.6	1.4	1.4	1.3	1.3	1.3	1.3	1.3	1.3	1.3	Logistics Administration Cost to GDP
ต้นทุนโลจิสติกส์ ต่อ GDP	17.1	15.2	15.2	14.7	14.4	14.2	14.2	14.0	13.9	13.8	Logistics Costs to GDP

ที่มา สศช.

หมายเหตุ : r หมายถึง ข้อมูลปรับปรุงย้อนหลัง

p หมายถึง ข้อมูลเบื้องต้น

e หมายถึง ข้อมูลประมาณการ

Source: NESDB



กองยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ สศช.

962 ถนนกรุงเกษม แขวงวัดโสมนัส เขตป้อมปราบศัตรูพ่าย กรุงเทพฯ 10100

Website : www.nesdb.go.th Email : Logistics@nesdb.go.th