A Case Study: FINLAND

สาธารณรัฐฟินแลนด์
ต้นแบบการพัฒนาเทคโนโลยีแห่งอนาคต

Digitalization Strategy of Finland
ระบบขนส่งอัจฉริยะของฟินแลนด์ (ITS FINLAND)

Data and Platforms Economy Boosted by AI & 5G Enabling Digital Transformation
BUSINESS FINLAND องค์กรวิจัยและพัฒนาเทคโนโลยีเพื่ออนาคต

ตัวชี้วัดด้านโลจิสติกส์แห่งชาติ

ดัชนีวัดประสิทธิภาพระบบโลจิสติกส์ระหว่างประเทศ (LPI) ของธนาคารโลก และผลกระทบต่อการกำหนดนโยบาย

ประโยชน์จากกรณีศึกษาฟินแลนด์ต่อการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของไทย

จดหมายข่าว : NEWSLETTER
กองยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์
ปีที่ 2 ฉบับที่ 2 เดือนเมษายน – มิถุนายน 2562
Vol.2 No.2 April - June 2019

บทบรรณาธิการ

กองยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ (กลจ.) อยู่ระหว่างดำเนินการโครงการพัฒนาแบบจำลองการจัดทำข้อมูลต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทย โดยมีสำนักงานศูนย์วิจัยและให้คำปรึกษาแห่งมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์เป็นที่ปรึกษา ซึ่งผลการศึกษาเบื้องต้นชี้ให้เห็นว่าระดับการพัฒนาด้านเทคโนโลยีมีความสำคัญกับการพัฒนากระบวนการด้านโลจิสติกส์ โดยสาธารณรัฐฟินแลนด์เป็นประเทศที่มีระดับการพัฒนาเทคโนโลยีขั้นสูงเพื่อใช้ในการบริหารจัดการและดำเนินการด้านการขนส่งและโลจิสติกส์ และมีการพัฒนาแบบจำลองการคำนวณต้นทุนโลจิสติกส์ เป็นที่ยอมรับและมีมาตรฐานในระดับสากล อันจะเป็นประโยชน์ในการเป็นต้นแบบและแนวทางการประยุกต์ใช้เพื่อพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของไทย

ดังนั้น จดหมายข่าว กลจ. ฉบับนี้ได้รวบรวมเนื้อหาที่เกี่ยวข้องการพัฒนาที่สำคัญของฟินแลนด์ ได้แก่ Digitalization Strategy of Finland ระบบขนส่งอัจฉริยะของฟินแลนด์ (ITS Finland) Data and Platforms Economy Boosted by AI & 5G Enabling Digital Transformation, Business Finland การจัดทำตัวชี้วัดด้านโลจิสติกส์แห่งชาติ ดัชนีวัดประสิทธิภาพระบบโลจิสติกส์ระหว่างประเทศ (LPI) ของธนาคารโลก และผลกระทบต่อการกำหนดนโยบาย ตลอดจนประโยชน์จากกรณีศึกษาฟินแลนด์ต่อการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของไทย ทั้งนี้ กลจ.ขอขอบคุณ นายวิโรจน์ นรารักษ์ รองเลขาธิการสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ นายอภิชัย ธรรมเสริมสุข ผู้อำนวยการสำนักบัญชีประชาชาติ และ รองศาสตราจารย์ ดร. รุธิร์ พนมยงค์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ที่ให้ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะอันเป็นประโยชน์ต่อการจัดทำจดหมายข่าวฉบับนี้ โดยคณะผู้เขียนหวังว่าผู้อ่านจะได้รับประโยชน์จากจดหมายข่าว กลจ. และพร้อมรับฟังข้อคิดเห็นเพื่อใช้ประกอบการปรับปรุงจดหมายข่าวให้ดี ยิ่งขึ้นต่อไป

จดหมายข่าวกองยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์
ปีที่ 2 ฉบับที่ 2 เดือนเมษายน - มิถุนายน 2562

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

กองยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์
สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ
962 ถนนกรุงเกษม แขวงวัดโสมนัส
เขตป้อมปราบศัตรูพ่าย กรุงเทพฯ 10100
หรือ ส่งอีเมล์มาที่ logistic@nesdb.go.th
เว็บไซต์ bit.ly/LSO-NESDB

ที่ปรึกษา
ทศพร ศิริสัมพันธ์
ดนุชา พิชยนันท์
ธิดา พัทธธรรม

บรรณาธิการ
สุรรัฐ เนียมกลาง
ศศิชา หัวเขา (ผู้ช่วย)

ออกแบบ
ศศิชา หัวเขา

คณะผู้จัดทำ
กฤตวิช พิชญาภรณ์
รัตนา วัชรานุรักษ์
วรพจน์ บุญโทน
ศศิชา หัวเขา
ปานศักดิ์ ปาคะเชนทร์
กมลพร ชนิตสิริกุล

สารบัญ

สาธารณรัฐฟินแลนด์ 1
ต้นแบบการพัฒนาเทคโนโลยีแห่งอนาคต

- **Digitalization Strategy of Finland** 3
  ระบบขนส่งอัจฉริยะของฟินแลนด์ (ITS FINLAND)
- **Data and Platforms Economy Boosted by AI & 5G Enabling Digital Transformation** 8
  BUSINESS FINLAND องค์กรวิจัยและพัฒนาเทคโนโลยีเพื่ออนาคต
- **การจัดทำตัวชี้วัดด้านโลจิสติกส์แห่งชาติ** 12
  Estimating the national logistics indicators
- **ดัชนีวัดประสิทธิภาพระบบโลจิสติกส์ระหว่างประเทศ (LPI) ของธนาคารโลก และผลกระทบต่อการกำหนดนโยบาย** 14
  The World Bank's Logistics Performance Index (LPI) And Its Policy-Making Impact

ประโยชน์จากกรณีศึกษาฟินแลนด์ต่อการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของไทย 17

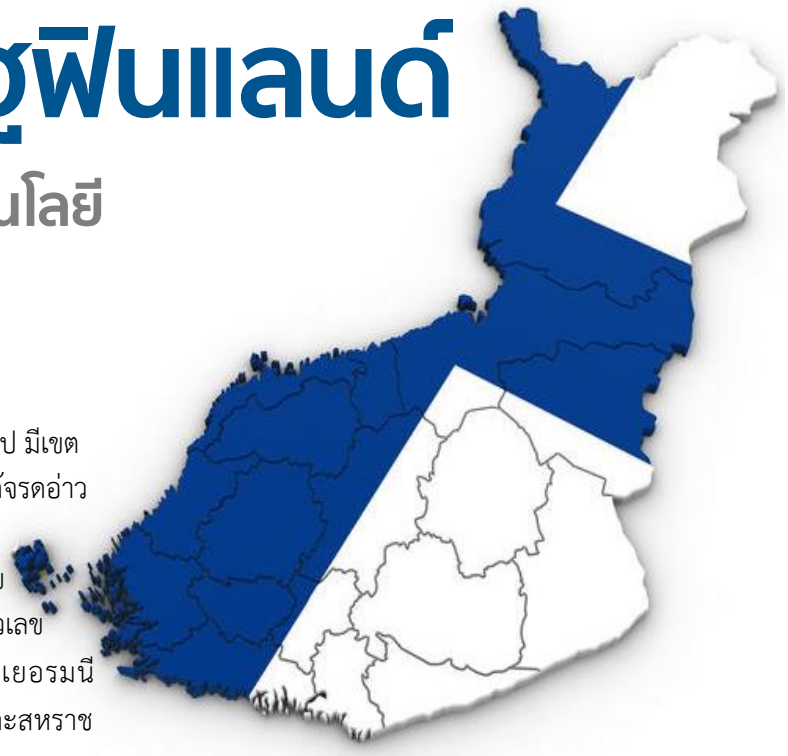
ข่าวสารโลจิสติกส์ 19

ข่าวสารบ้าน กลจ. 20

สถิติที่น่าสนใจ 21

สาธารณรัฐฟินแลนด์

ต้นแบบการพัฒนาเทคโนโลยีแห่งอนาคต



สาธารณรัฐฟินแลนด์

ตั้งอยู่ทางทิศตะวันออกเฉียงเหนือของทวีปยุโรป มีเขตแดนทางทิศตะวันตกเฉียงใต้จรดทะเลบอลติก ทิศใต้จรดอ่าวฟินแลนด์ ทิศตะวันตกจรดอ่าวบอทเนีย ฟินแลนด์มีชายแดนติดกับประเทศสวีเดน นอร์เวย์ และรัสเซีย ฟินแลนด์มีประชากรโดยประมาณ 5.5 ล้านคน (ตัวเลขประมาณการในปี 2560) มีคู่ค้ารายสำคัญ คือ เยอรมนี สวีเดน สหรัฐอเมริกา เนเธอร์แลนด์ จีน รัสเซีย และสหราชอาณาจักร ตามลำดับ โดยมีสินค้าส่งออก 5 รายการแรกของฟินแลนด์ ได้แก่ 1) กระดาษและผลิตภัณฑ์จากกระดาษ 2) เครื่องจักรรวมถึงคอมพิวเตอร์ 3) เชื้อเพลิง แร่ และน้ำมัน 4) เครื่องจักรไฟฟ้าและอุปกรณ์ และ 5) ยานพาหนะ ตามลำดับ

การพัฒนาด้านเทคโนโลยีของฟินแลนด์

ฟินแลนด์มีเป้าหมายการพัฒนาประเทศให้ก้าวไปสู่การเป็นประเทศชั้นนำทางเทคโนโลยี โดยส่งเสริมการวิจัยและพัฒนานวัตกรรมและเทคโนโลยี ให้รองรับการเปลี่ยนแปลงและสร้างความล้ำสมัย เพื่อขับเคลื่อนเศรษฐกิจของประเทศให้เติบโตอย่างยั่งยืน การพัฒนาการขนส่งและระบบโลจิสติกส์ของประเทศจึงเป็นปัจจัยสำคัญที่จะขับเคลื่อนฟินแลนด์สู่การเป็นศูนย์กลางระดับโลกสำหรับการเคลื่อนไหวของผู้คน สินค้า และข้อมูล ซึ่งกระทรวงคมนาคมและสื่อสารของฟินแลนด์ (Ministry of Transport and Communications of Finland) ทำหน้าที่เป็นหน่วยงานหลักในการขับเคลื่อนนโยบายและแผนพัฒนาด้านคมนาคมและการสื่อสารของประเทศ โดยฟินแลนด์ได้กำหนดยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานดิจิทัล ซึ่งมีมาตรการส่งเสริมการใช้งานและให้บริการ 5G การสร้างโครงข่ายเคเบิลใยแก้วนำแสง และพัฒนา Internet of things เพื่อรองรับการพัฒนาในยุคดิจิทัล นอกจากนี้มีการกำหนดแผนการพัฒนาระบบขนส่งและโลจิสติกส์ โดยมีเป้าหมายเพื่อพัฒนาการให้บริการขนส่งและโลจิสติกส์ที่มีประสิทธิภาพมากขึ้น ด้วยการใช้ประโยชน์จากความก้าวหน้าทางเทคโนโลยีดิจิทัลและข้อมูล ประกอบด้วยประเด็นการพัฒนาที่สำคัญ 4 ด้าน ได้แก่

1. การพัฒนาฐานข้อมูลกลางในการแลกเปลี่ยนข้อมูลด้านโลจิสติกส์ โดยการพัฒนาฐานข้อมูลกลางเพื่อจัดเก็บและแลกเปลี่ยนข้อมูลด้านโลจิสติกส์ระหว่างหน่วยงานภาครัฐและภาคเอกชน สนับสนุนให้มีการเปิดเผยและแลกเปลี่ยนข้อมูลที่ไม่ใช่ความลับทางธุรกิจ การให้สิทธิผู้ที่เกี่ยวข้องในการนำข้อมูลต่างๆ ไปใช้ประโยชน์ในการวางแผนการพัฒนาการเพิ่มประสิทธิภาพและอำนวยความสะดวกในการดำเนินธุรกิจ รวมทั้งสร้างโอกาสในการดำเนินธุรกิจรูปแบบใหม่ๆ

2. การพัฒนาประสิทธิภาพระบบโลจิสติกส์ในภูมิภาคหรือพื้นที่ห่างไกล ซึ่งยังเป็นความท้าทายที่สำคัญของฟินแลนด์ เนื่องจากระยะทางจากตอนเหนือถึงตอนใต้ของประเทศมีระยะทางไกล และมีภูมิอากาศแบบอาร์กติกที่หนาวเย็น มีประชากรเบาบางและอาศัยอยู่อย่างกระจัดกระจาย ซึ่งเป็นปัจจัยที่มีผลต่อการเติบโตของเมือง และธุรกิจ E-Commerce รวมทั้งการค้าในรูปแบบ Customer to customer (C2C) ดังนั้นการบริหารจัดการการขนส่งในช่วงสุดท้าย (Last Mile Delivery) ให้มีประสิทธิภาพจึงยังคงเป็นประเด็นท้าทายที่สำคัญ

3. การพัฒนาระบบโลจิสติกส์อัจฉริยะ โดยให้ความสำคัญต่อการใช้เทคโนโลยีดิจิทัลและระบบข้อมูลในการพัฒนาโครงข่ายระบบขนส่งและโลจิสติกส์อัตโนมัติ ทั้งการพัฒนาการขนส่งอัตโนมัติ การเชื่อมต่อระหว่างโหมดการขนส่ง ระบบควบคุมการจราจร เพื่อบริหารจัดการการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ โดยเฉพาะการขนส่งด้วยรถบรรทุกที่มีความจุสูง (High Capacity Transport: HCT) หรือรถมีขนาดยาวกว่าหรือหนักกว่ารถบรรทุกทั่วไป ซึ่งเป็นจุดเด่นของระบบขนส่งของฟินแลนด์

4. การส่งเสริมการพัฒนาท่าเรือดิจิทัล เนื่องด้วยลักษณะภูมิประเทศของฟินแลนด์เป็นเกาะที่มีระยะทางไกลและสภาพภูมิอากาศที่หนาวเย็น การขนส่งทางน้ำและท่าเรือจึงมีความสำคัญอย่างยิ่งต่อการพัฒนาโลจิสติกส์ โดยฟินแลนด์มีท่าเรือขนาดเล็กจำนวนมากซึ่งเป็นจุดเชื่อมต่อที่สำคัญในการขนส่งสินค้า จึงมีการส่งเสริมการพัฒนาท่าเรือดังกล่าวให้เป็นท่าเรือดิจิทัล รวมทั้งส่งเสริมการเชื่อมโยงและแลกเปลี่ยนข้อมูลระหว่างผู้ประกอบการท่าเรือและผู้ที่เกี่ยวข้องในกระบวนการขนส่งและโลจิสติกส์

ฟินแลนด์ได้รับการจัดอันดับที่ดีในระดับนานาชาติ อาทิ

15th การพัฒนามนุษย์
จากการประเมินดัชนีการพัฒนามนุษย์ในปี 2560 ของสหประชาชาติ

1st ด้านความพร้อมของเทคโนโลยีใหม่ล่าสุด
จากรายงานดัชนีความสามารถทางการแข่งขันระดับโลก 4.0 ปี 2561 ของ World Economic Forum

3rd การพัฒนานวัตกรรม
รายงานดัชนีชี้วัดนวัตกรรมระหว่างประเทศ ปี 2562 ของ Consumer Technology Association (CTA)

ทั้งนี้ การพัฒนาของฟินแลนด์ในระยะที่ผ่านมาประสบความสำเร็จเป็นที่ประจักษ์และได้รับการยอมรับในระดับนานาชาติ อาทิ ได้รับการจัดอันดับที่ 15 ด้านการพัฒนามนุษย์จากการประเมินดัชนีการพัฒนามนุษย์ในปี 2560 ของสหประชาชาติ เป็นประเทศที่มีความพร้อมของเทคโนโลยีใหม่ล่าสุดเป็นอันดับ 1 ของโลกจากรายงานดัชนีความสามารถทางการแข่งขันระดับโลก 4.0 ประจำปี 2561 ของ World Economic Forum และเป็นประเทศอันดับ 3 ของโลกจากรายงานดัชนีชี้วัดนวัตกรรมระหว่างประเทศประจำปี 2562 ของ Consumer Technology Association (CTA) ดังนั้นการพัฒนาของฟินแลนด์จึงเป็นที่น่าสนใจสำหรับการนำมาเป็นต้นแบบ เพื่อปรับใช้ในการพัฒนาประเทศไทยให้สามารถบรรลุตามนโยบาย“ประเทศไทย 4.0” ของรัฐบาล ที่มุ่งเน้นพัฒนาภาคการผลิตด้วยเทคโนโลยีระดับสูง เพื่อเพิ่มขีดความสามารถให้ประเทศสู่การเป็นศูนย์กลางทางการค้าของภูมิภาคในอนาคต โดยสรุปการพัฒนาที่สำคัญของฟินแลนด์ได้ ดังนี้

Digitalization Strategy of Finland

ระบบขนส่งอัจฉริยะของฟินแลนด์
(Finnish Intelligent Transport System)

ITS Finland

Intelligent Transport Systems Finland

เป็นองค์กรที่ไม่แสวงหากำไร ประกอบด้วย บริษัทเอกชน หน่วยงานภาครัฐและสถาบันการศึกษาที่เกี่ยวข้องกับการวิจัย พัฒนา และออกแบบเทคโนโลยีระบบขนส่งอัจฉริยะ มีเป้าหมายในการนำเทคโนโลยีเข้ามาใช้พัฒนาและปรับใช้ในการบริการขนส่งและโลจิสติกส์ เพื่อเพิ่มความปลอดภัยและประสิทธิภาพของระบบการขนส่ง อีกทั้งลดความแออัดของการจราจรในเขตเมือง ITS Finland เป็นหนึ่งในเครือข่าย ITS ที่จัดตั้งและพัฒนาประเทศในหลายๆ ภูมิภาค โดยเฉพาะในทวีปยุโรป

ระบบขนส่งอัจฉริยะของฟินแลนด์ (Finnish Intelligent Transport System)

ระบบนิเวศฟินแลนด์สำหรับการเคลื่อนที่แห่งอนาคต (Finnish Ecosystem for Future Movement)

ฟินแลนด์สร้างระบบนิเวศสำหรับการเคลื่อนที่แห่งอนาคต โดยเชื่อมโยงข้อมูลด้านโครงสร้างพื้นฐานและบริการต่างๆ เข้าด้วยกัน พร้อมทั้งพัฒนาการสื่อสารให้สามารถรองรับระบบ 5G ในทุกเครือข่ายและทุกพื้นที่ ประกอบกับการใช้เทคโนโลยีการสื่อสารสมัยใหม่ คือ Telematics ซึ่งเป็นระบบการเชื่อมโยงและรับส่งข้อมูลทางไกลผ่านเครือข่ายโทรศัพท์เพื่ออำนวยความสะดวกให้การเดินทางมีความปลอดภัยและราบรื่น ปรับปรุงคุณภาพการขนส่งสาธารณะด้วยตารางเวลาเรียลไทม์และบริการข้อมูลเส้นทาง บริการระบุตำแหน่งและช่วยค้นหาเส้นทาง การจัดการจราจรและบริการข้อมูลทำให้หลีกเลี่ยงการจราจรที่ติดขัด ระบบการจัดการขนส่งสินค้าและยานพาหนะที่แจ้งผู้จัดส่งและผู้รับเกี่ยวกับการเคลื่อนไหวของสินค้าและความล่าช้าที่อาจเกิดขึ้นข้ามพรมแดนของประเทศ ตลอดจนการคมนาคมที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม โดยการลดมลพิษทางอากาศและเสียงบนทางหลวง ซึ่งระบบที่สำคัญต่อการสร้างระบบนิเวศดังกล่าว คือ

ระบบขนส่งอัจฉริยะ (Intelligent transport systems - ITS)

เป็นระบบและบริการขั้นสูงเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพโครงสร้างพื้นฐาน มีจุดมุ่งหมายเพื่อให้บริการนวัตกรรมที่เกี่ยวข้องกับโหมดการจัดการการขนส่งและการจราจรที่หลากหลายโดย ITS มีองค์ประกอบทั้งสิ้น 4 ส่วน ได้แก่ โครงสร้างพื้นฐาน ยานพาหนะ ผู้ใช้รถใช้ถนน และข้อมูลถนนและบริเวณโดยรอบถนน ซึ่งเป็นข้อมูลสำคัญที่นำมาวิเคราะห์เพื่อใช้บริหารจัดการการขนส่งและจราจร ทำให้ผู้ใช้บริการได้รับข้อมูลที่ดีขึ้น ส่งผลให้สามารถประมาณการเวลาที่ใช้เดินทาง ตรวจจับความผิดปกติบนท้องถนน และทำให้ผู้ใช้มีข้อมูลประกอบการวางแผน อันจะส่งผลให้การจัดการขนส่งและการจราจรของประเทศเกิดความปลอดภัย (Safety) มีการบริการที่มีประสิทธิภาพ (Customer Service & Efficiency) มีความน่าเชื่อถือ (Reliability) มีการเคลื่อนที่ที่คล่องตัว (Mobility) มีคุณภาพอากาศที่ดี (Air quality) และประหยัดพลังงาน (Energy Saving) โดยปัจจุบันมีการนำเทคโนโลยีสมัยใหม่มาปรับใช้กับระบบ ITS ในการวิเคราะห์ข้อมูล โดยแบ่งออกเป็น 2 ประเภท ดังนี้

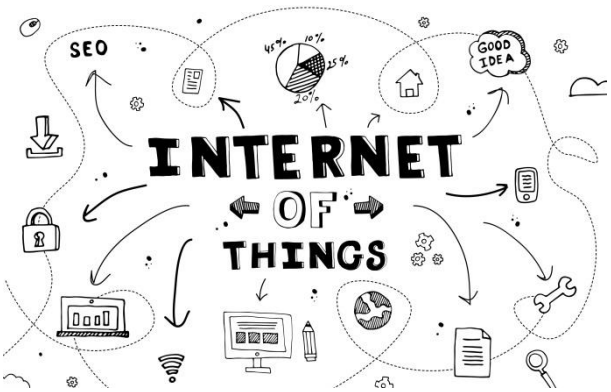
1. ด้านการจัดการข้อมูล ประกอบด้วย

1) Artificial Intelligence (AI) เป็นเทคโนโลยีที่สนับสนุนระบบอัตโนมัติให้สามารถคาดการณ์เหตุการณ์ในอนาคตจากการรวบรวมข้อมูลการขนส่งและการจราจรล่าสุด วิเคราะห์และสามารถจะเปลี่ยนเป็นคำสั่งงานและส่งไปยังอุปกรณ์ปฏิบัติงานอัตโนมัติอย่างมีประสิทธิภาพและปลอดภัย

2) Big Data ใช้เป็นแหล่งรวบรวมข้อมูลขนาดใหญ่ด้านการขนส่งและจราจร อาทิ สถานการณ์ สภาพอากาศ การจราจร และปัจจัยอื่นๆ ซึ่งข้อมูลจะถูกเชื่อมโยงมายังระบบฐานข้อมูลทำให้เกิดการบริหารจัดการ Real-time และผ่านการวิเคราะห์จากความสัมพันธ์ของข้อมูล ซึ่งผู้ใช้บริการสามารถนำมาปรับปรุงการดำเนินงานและตัดสินใจให้เกิดความรวดเร็วและประสิทธิภาพสูงสุดจากการเลือกเส้นทางการขนส่งและการเดินทาง

ระบบขนส่งอัจฉริยะของฟินแลนด์ (Finnish Intelligent Transport System)

3) Internet of Things (IoT) การเชื่อมต่อโครงข่ายของอุปกรณ์คอมพิวเตอร์ฝังตัวที่สามารถระบุตัวตนได้โดยเฉพาะภายในโครงสร้างพื้นฐานอินเทอร์เน็ตที่มีอยู่ IoT ช่วยรวบรวมข้อมูลเกี่ยวกับการเดินทาง วางแผนเส้นทางและเวลาในการขนส่งให้มีความยืดหยุ่น ซึ่งทำให้เกิดการใช้ทรัพยากรอย่างมีประสิทธิภาพสูงสุด

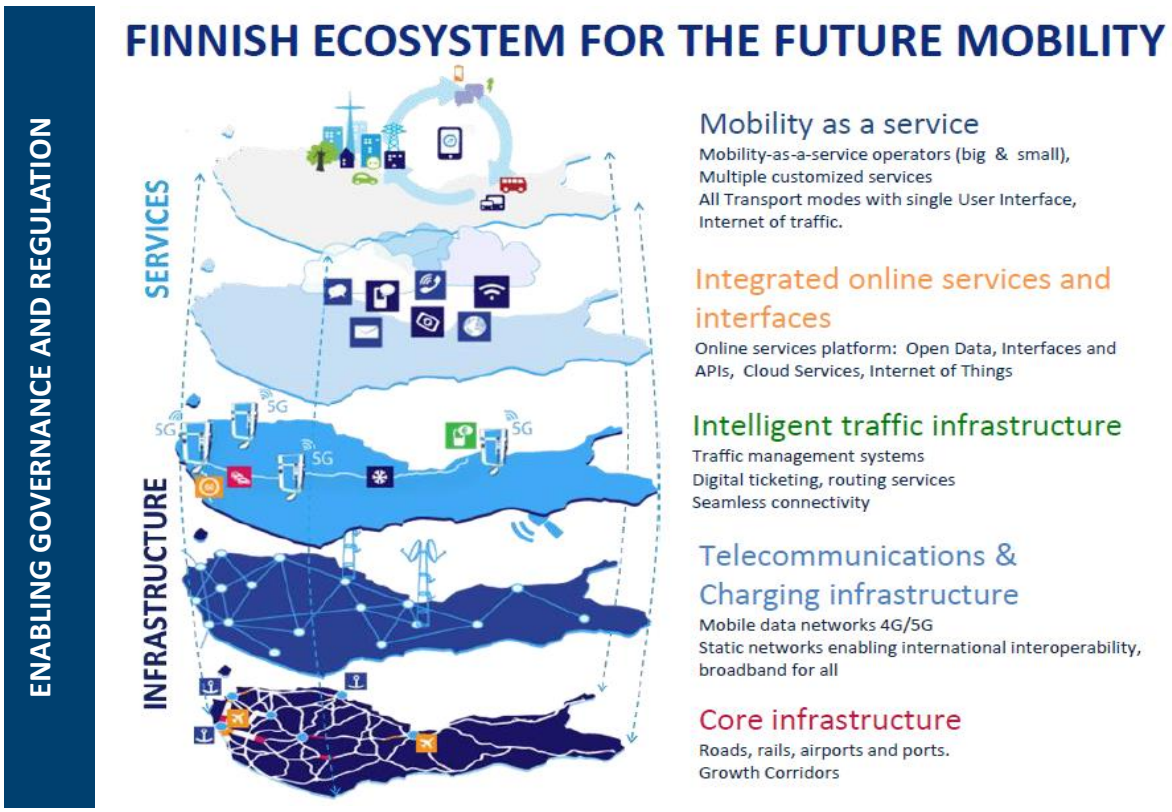


4) Open Data เป็นข้อมูลดิบที่รวมเข้ากับการบริหารรัฐกิจ บริษัท องค์กรและบุคคลทั่วไป บนแนวความคิดที่ทุกคนสามารถใช้และเผยแพร่ข้อมูลบางอย่างได้อย่างอิสระภายใต้กฎหมายควบคุมข้อมูลที่เกี่ยวข้องเท่านั้น ไม่มีข้อจำกัดจากลิขสิทธิ์ สิทธิบัตร หรือกลไกการควบคุมอื่นๆ

2. การพัฒนายานพาหนะ ประกอบด้วย

1) Autonomous Vehicles คือ ยานพาหนะไร้คนขับเป็นเทคโนโลยีหุ่นยนต์ขั้นสูง (Advance Robotics) ซึ่งอยู่ในระยะทดลองการใช้งานจริงในการขนส่งสินค้าของยานพาหนะไร้คนขับ

2) Drone เป็นพาหนะที่ทำงานอัตโนมัติหรือสามารถควบคุมการทำงานได้จากระยะไกล ซึ่งอุตสาหกรรมขนส่งและโลจิสติกส์ได้นำเทคโนโลยีโดรนเข้ามาเพิ่มศักยภาพและประสิทธิภาพการขนส่งสินค้า ซึ่งจะเป็นการพลิกโฉมการขนส่งสินค้าให้สะดวกและรวดเร็วมากขึ้น



ที่มา: ITS Finland

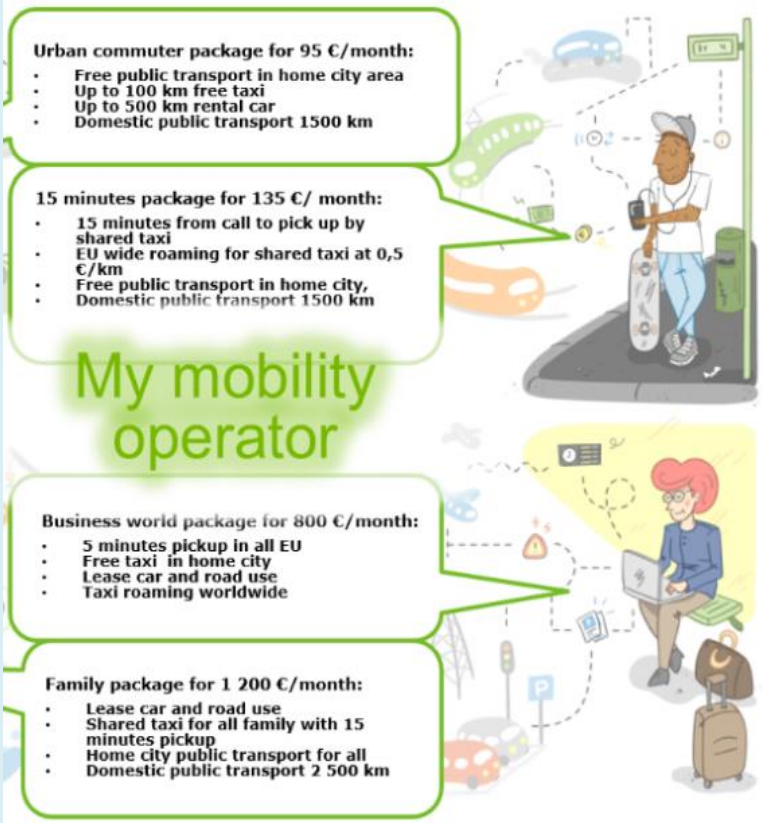
การให้บริการของ ITS Finland

ปัจจุบัน สมาชิก ITS Finland มีการให้บริการด้านการจัดการการจราจรและขนส่ง ดังนี้

1. Mobility as a Service (MaaS)

เป็นรูปแบบการกระจายความคล่องตัว ซึ่งความต้องการด้านการขนส่งที่สำคัญของลูกค้าทั้งหมดได้รับการตอบสนองจากแพลตฟอร์มเดียวกัน โดยผู้ให้บริการรายเดียวที่ประสานการบริการขนส่งแต่ละส่วนเพื่อตอบสนองความต้องการด้านการบริการลูกค้าโดยทั่วไป บริการจะรวมอยู่ในแพ็คเกจที่คล้ายคลึงกับบริการของผู้ให้บริการมือถือปัจจุบัน ตัวอย่างเช่น แพ็คเกจสำหรับผู้เดินทางในเมืองราคา 95 ยูโรต่อเดือน ซึ่งให้บริการระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองฟรี บริการแท็กซี่ฟรีสูงสุด 100 กิโลเมตร บริการเช่ารถยนต์สูงสุด 200 กิโลเมตร และใช้บริการระบบขนส่งสาธารณะในประเทศได้ 1500 กิโลเมตร โดยผู้ให้บริการขนส่งจะดูแลทุกความต้องการด้านการขนส่งในประเทศและสำหรับการเดินทางไปต่างประเทศ ซึ่งแต่ละแพ็คเกจขึ้นอยู่กับมุมมองของการให้บริการขนส่งในฐานะระบบนิเวศที่เชื่อมโยงกัน โดยให้บริการที่คุ้มค่าเหมาะกับความต้องการของลูกค้า

ตัวอย่างแพ็คเกจบริการการเคลื่อนที่



ที่มา: ITS Finland

2. ห้องปฏิบัติการจราจร (Traffic Lab)

คือ สนามทดสอบสำหรับบริการดิจิตอลและนวัตกรรมการจราจรและโลจิสติกส์ โดยการสร้างระบบนิเวศของบริการการเคลื่อนไหวแบบดิจิทัล เพื่อตอบสนองต่อเป้าหมายของฟินแลนด์ในการเป็นสถานที่ที่ดีที่สุดของโลกในการพัฒนาและทดสอบบริการขนส่งดิจิตอล

3. บริการรถเช่า 24 ชั่วโมง (24Rent - a car near you 24h)

Finnish 24Rent เป็นบริษัทที่ให้เช่ารถยนต์ 24 ชั่วโมง รวมถึงการให้บริการรถตู้และรถยนต์ไฟฟ้า ตลอดจนเป็นผู้ให้บริการล้างรถที่ใหญ่ที่สุดในฟินแลนด์ โดยบริการครอบคลุมตั้งแต่เฮลซิงกิไปจนถึงเมืองโรวาเนียมิ (Rovaniemi) ซึ่งผู้ใช้บริการสามารถค้นหาและใช้บริการรถเช่าในจุดที่ใกล้ที่สุด โดยใช้โทรศัพท์มือถือของผู้ใช้บริการเป็นกุญแจปลดล็อคประตูรถเช่าและอำนวยความสะดวกในการชำระเงิน

ระบบขนส่งอัจฉริยะของฟินแลนด์ (Finnish Intelligent Transport System)

ประโยชน์ของ ITS

ภาครัฐ

- ใช้ประโยชน์จากโครงข่ายการสื่อสาร (ICT) ในการเพิ่มประสิทธิภาพระบบขนส่ง
- ทำให้การจัดสรรทรัพยากรมีประสิทธิภาพมากขึ้น
- สร้างการเติบโตของการจ้างงานและสิ่งกระตุ้นที่เกิดจากธุรกิจใหม่
- สร้างความน่าเชื่อถือในการบริหารจัดการการจราจรและระบบการขนส่งจากการปรับใช้ข้อมูลขั้นสูง

ภาคเอกชน

- เกิดตลาดที่ทำกำไรสำหรับบริการขนส่งใหม่
- สร้างโอกาสใหม่สำหรับภาคธุรกิจขนส่งและโครงสร้างพื้นฐานแบบดั้งเดิม
- ทำให้เกิดการเชื่อมต่อการขนส่งอย่างชาญฉลาดสำหรับทุกภาคส่วน

Spotlight

การใช้ประโยชน์ระบบ ITS ในการบริหารจัดการการขนส่งและจราจรในสหภาพยุโรป

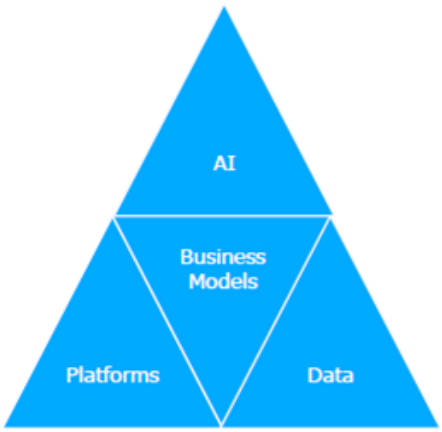
ปัจจุบันเกือบทุกประเทศในสหภาพยุโรปได้นำระบบ ITS มาใช้เพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการคมนาคมขนส่งและการจราจร อาทิ นครบาร์เซโลน่า ประเทศสเปน และเมืองเฮลซิงกิ ประเทศฟินแลนด์ มีการนำระบบ ITS มาใช้ในการบริหารจัดการขยะ ทำให้สามารถลดจำนวนเที่ยวของรถเก็บขยะให้น้อยลง ใช้ในการจัดเส้นทางให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น และระยะเวลาในการจัดเก็บลดลง สามารถลดต้นทุนในการกำจัดขยะทั้งด้านเชื้อเพลิง จำนวนคน และจำนวนรถเก็บขยะ ส่งผลต่อการลดมลภาวะและเพิ่มคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้นของประชากรในเมือง

แผนการเติบโตของภาคการขนส่งระดับชาติ National Transport Sector Growth Programme 2561–2565

ฟินแลนด์ได้กำหนดแผนการเติบโตของภาคการขนส่งระดับชาติ (National Transport Sector Growth Programme 2561 – 2565) ที่มุ่งเน้นการตอบสนองผู้ใช้บริการของระบบการขนส่งทั้งหมด โดยนำระบบขนส่งอัจฉริยะ (ITS) เข้ามาร่วมพัฒนาและเปิดโอกาสให้แก่ทุกคนเข้ามามีส่วนร่วมเพื่อให้การนำข้อมูลดิจิทัลไปใช้ในการวางแผนและการให้บริการอย่างมีประสิทธิภาพ รวมทั้งส่งเสริมการวิจัยและขยายแหล่งเงินทุนที่ใช้ในการพัฒนาและเปลี่ยนวิธีการขับเคลื่อนการเติบโตของธุรกิจโดยเน้นการส่งออกมากขึ้น ทั้งนี้ มีการกำหนดเป้าหมายการนำระบบ ITS เข้ามาพัฒนาระบบการขนส่งของฟินแลนด์ให้บรรลุวัตถุประสงค์ภายในปี 2563 ที่สำคัญ อาทิ ลดการสูญเสียชีวิต 50 รายต่อปี ในการเดินทางทางถนน และไม่เกิดการสูญเสียชีวิตในการขนส่งทางทะเล ทางอากาศ และทางรถไฟ การปล่อยก๊าซเรือนกระจกที่เกิดจากการขนส่งจะลดลงอย่างมีนัยสำคัญ ต้นทุนโลจิสติกส์ของภาคเอกชนจะต้องลดลงจนเกือบเท่ากับคู่แข่งสำคัญระดับโลก ความล่าช้าในการสัญจรของผู้โดยสารที่เกิดจากความแออัดจะลดลงร้อยละ 20 ในเขตเมืองใหญ่

Data and Platforms Economy Boosted by AI & 5G Enabling Digital Transformation

BUSINESS FINLAND เป็นหน่วยงานสาธารณะสำหรับการระดมทุนวิจัยในฟินแลนด์ ซึ่งกำกับโดยกระทรวงการจ้างงานและเศรษฐกิจของฟินแลนด์ตั้งแต่ปี 2561 องค์กรประกอบด้วยสองหน่วยงาน คือ The Finnish Funding Agency for Technology and Innovation (Finnish: Innovaatiorahoituskeskus Tekes) ซึ่งเป็นหน่วยงานรัฐบาล และบริษัท Finpro Oy ซึ่งเป็นหน่วยงานเอกชนที่อยู่ในการกำกับดูแลของรัฐบาลฟินแลนด์ โดย Business Finland มีวัตถุประสงค์เพื่อส่งเสริมความสามารถในการแข่งขันของอุตสาหกรรมฟินแลนด์และภาคบริการ โดยให้ความช่วยเหลือในการสร้างเทคโนโลยีระดับโลกและความรู้ทางเทคโนโลยี มีเป้าหมายมุ่งสู่การสร้างนวัตกรรมร่วมกันและการส่งเสริมการบริการการลงทุนภายในและการส่งออก สำหรับการทำให้เป็นดิจิทัล (Digitalization) ฟินแลนด์มุ่งเน้นบุกเบิกการใช้ประโยชน์จากการแก้ปัญหาทางดิจิทัลในตลาดโลก



แผนภาพรูปแบบการดำเนินธุรกิจของ Business Finland

ที่มา: Business Finland

รูปแบบการดำเนินธุรกิจของ Business Finland

ให้ความสำคัญต่อการวิจัยและพัฒนาปัญญาประดิษฐ์ แพลตฟอร์ม และข้อมูลเป็นหลัก โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อเพิ่มธุรกิจบริการดิจิทัลระหว่างประเทศของฟินแลนด์ ทำให้ฟินแลนด์เป็นสถานที่ที่ดีที่สุดในการวิจัยพัฒนาและใช้ประโยชน์จากปัญญาประดิษฐ์และเศรษฐกิจแพลตฟอร์มอุตสาหกรรม ทั้งนี้เพื่อให้สอดคล้องกับยุทธศาสตร์การทำให้เป็นดิจิทัลแห่งชาติ(Digitalization National Strategies) ที่มีเป้าหมายเพื่อพัฒนาฟินแลนด์ไปสู่การเป็นประเทศชั้นนำทางเทคโนโลยี Business Finland ได้มีการดำเนินการที่สำคัญ ดังนี้

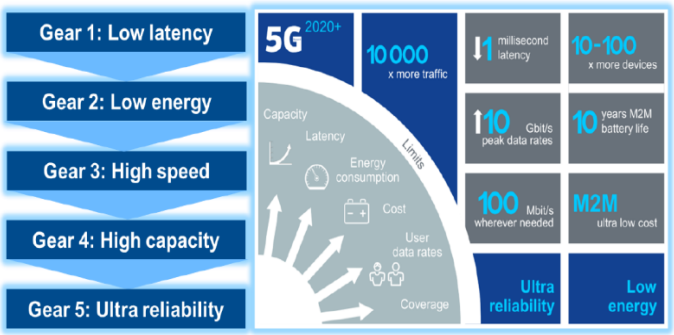
1. การให้ทุน เครือข่าย และบริการการส่งออกสำหรับบริษัทสัญชาติฟินแลนด์ (Funding, Networks and Export Services for Finnish Companies)

มุ่งเน้นไปที่ Startups SMEs Midcaps และบริษัทขนาดใหญ่ที่ขึ้นทะเบียนในฟินแลนด์ ตลอดจนสถาบันวิจัยและมหาวิทยาลัยต่างๆ ให้ทุนการจัดซื้อจัดจ้างเกี่ยวกับนวัตกรรมสำหรับภาครัฐ โปรแกรมนี้มีงบประมาณรวม 200 ล้านยูโร เริ่มต้นจากปี 2561 ถึงปี 2564 และมีเงินสำรอง 60 ล้านยูโรสำหรับการสร้างและการพัฒนาแพลตฟอร์มต่างๆ ด้านอุตสาหกรรมดิจิทัลการบริการ รวมทั้งสนับสนุนการเข้าถึงตลาดระหว่างประเทศสำหรับบริษัทที่เข้าร่วมและคู่ค้าระหว่างประเทศ

2. การสร้างความพร้อมรองรับระบบ 5G (5G Enables New Digital Solutions - 5thGear)

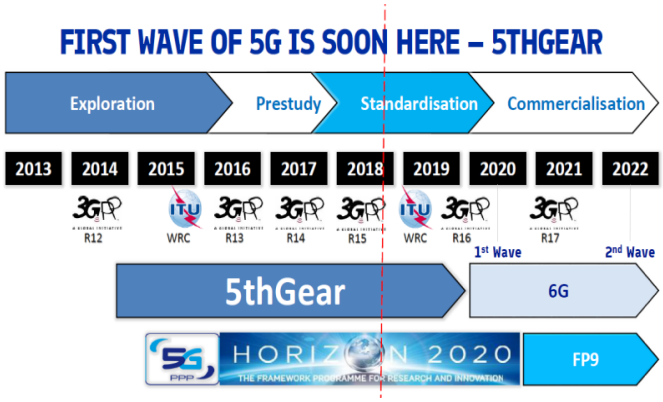
5thGear ของ Business Finland มีจุดมุ่งหมายเพื่อแก้ไขปัญหาที่เกี่ยวข้องกับการสื่อสารข้อมูลไร้สายรุ่นต่อไป การสร้างธุรกิจใหม่และการขับเคลื่อนประเทศฟินแลนด์ให้เป็นเป้าหมายหลักสำหรับการลงทุนระหว่างประเทศ โดยจัดให้มีโครงการนำร่องและการสาธิตขับเคลื่อนการวิจัย 5G รวมทั้งการทำงานร่วมกันระหว่างอุตสาหกรรมนวัตกรรม และการใช้ประโยชน์เพื่อสร้างโอกาสทางธุรกิจใหม่

โดย 5thGear ประกอบด้วย Gear 1 ความแอบแฝงต่ำ Gear 2 ใช้พลังงานต่ำ Gear 3 ความเร็วสูง Gear 4 ขีดความสามารถสูง และ Gear 5 ความน่าเชื่อถือสูงสุด



ที่มา: Business Finland

ทั้งนี้ Business Finland ได้เริ่มโครงการนำร่องทดสอบระบบ 5G โดยเริ่มทดสอบเฉพาะภายในศูนย์วิจัยทางเทคนิคแห่งฟินแลนด์ หัวใจสำคัญอยู่ที่การจำลองสภาพแวดล้อมเมื่อใช้งานเครือข่าย 5G อย่างสมบูรณ์ ก่อนจะใช้งานจริงในปี 2563 นอกจากนี้มีวางแผนเพื่อเริ่มต้นพัฒนาไปสู่ 6G ในปี 2564 และคลื่นลูกที่สองในปี 2566

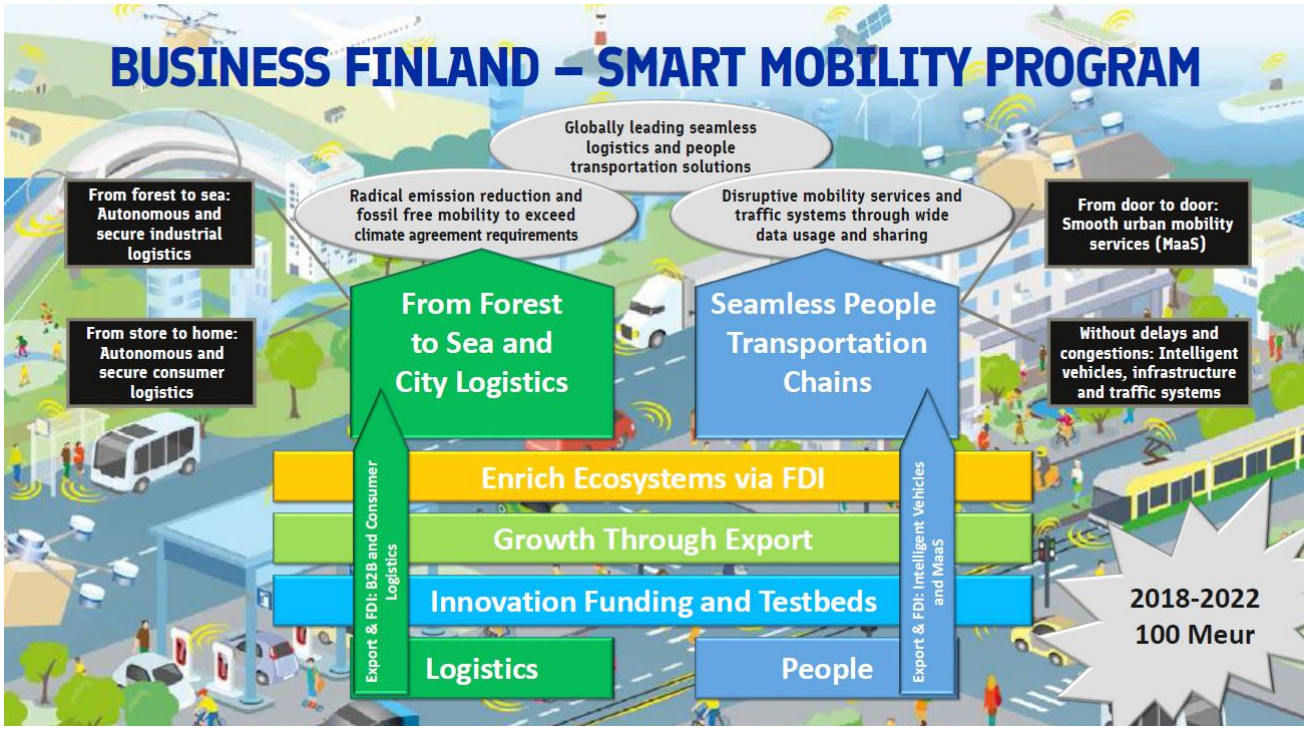


ที่มา: Business Finland

การพัฒนาแอพลิเคชั่นและระบบนิเวศ (Application & Ecosystems)

Business Finland ได้วิจัยและพัฒนาแอพลิเคชั่นด้านการขนส่งและโลจิสติกส์ ตลอดจนระบบนิเวศทางโครงสร้างพื้นฐาน โดยใช้เทคโนโลยี 5G ปัญญาประดิษฐ์ และ IoT ในการพัฒนาไปสู่การเป็นเมืองอัจฉริยะ (Smart City) ซึ่งมีสาระสำคัญ ดังนี้

โปรแกรมการเคลื่อนที่อัจฉริยะ (Smart Mobility Program)



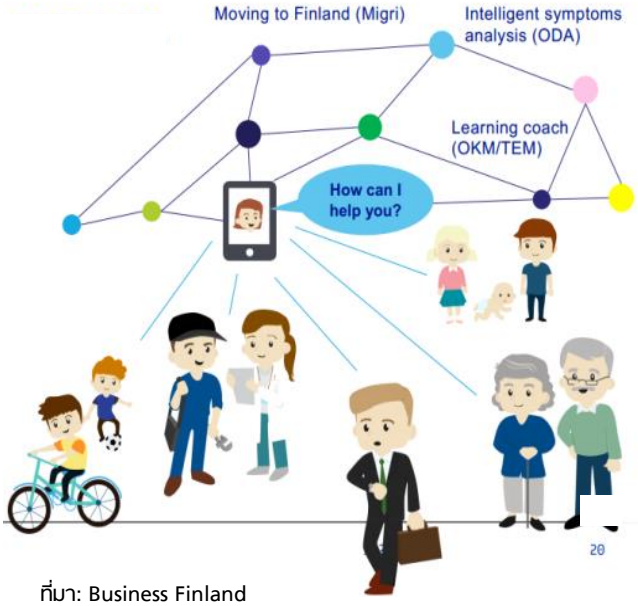
ที่มา: Business Finland

เป็นโปรแกรมที่สนับสนุนบริษัท องค์กรวิจัย และเทศบาลของฟินแลนด์ ในการใช้ประโยชน์จากโอกาสทางธุรกิจใหม่ที่มาจากการเปลี่ยนแปลงอย่างรุนแรงในภาคการขนส่ง นอกจากนี้โปรแกรมนี้มีจุดมุ่งหมายเพื่อดึงดูดนักลงทุนต่างชาติเข้ามายังฟินแลนด์เพื่อรับประโยชน์จากแพลตฟอร์มการทดสอบและเข้าร่วมระบบนิเวศนวัตกรรมใหม่ โดยโปรแกรมการเคลื่อนที่อัจฉริยะจะให้บริการใน 3 รูปแบบ ได้แก่ บริการการสื่อสารรองรับการเคลื่อนที่และระบบการจราจรผ่านการใช้ข้อมูลร่วมกันอย่างกว้างขวาง การแก้ปัญหาการขนส่งมวลชนและโลจิสติกส์อย่างต่อเนื่องแบบไร้รอยต่อ และการบริหารจัดการระบบขนส่งตอบสนองต่อการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ

ที่มา: Business Finland

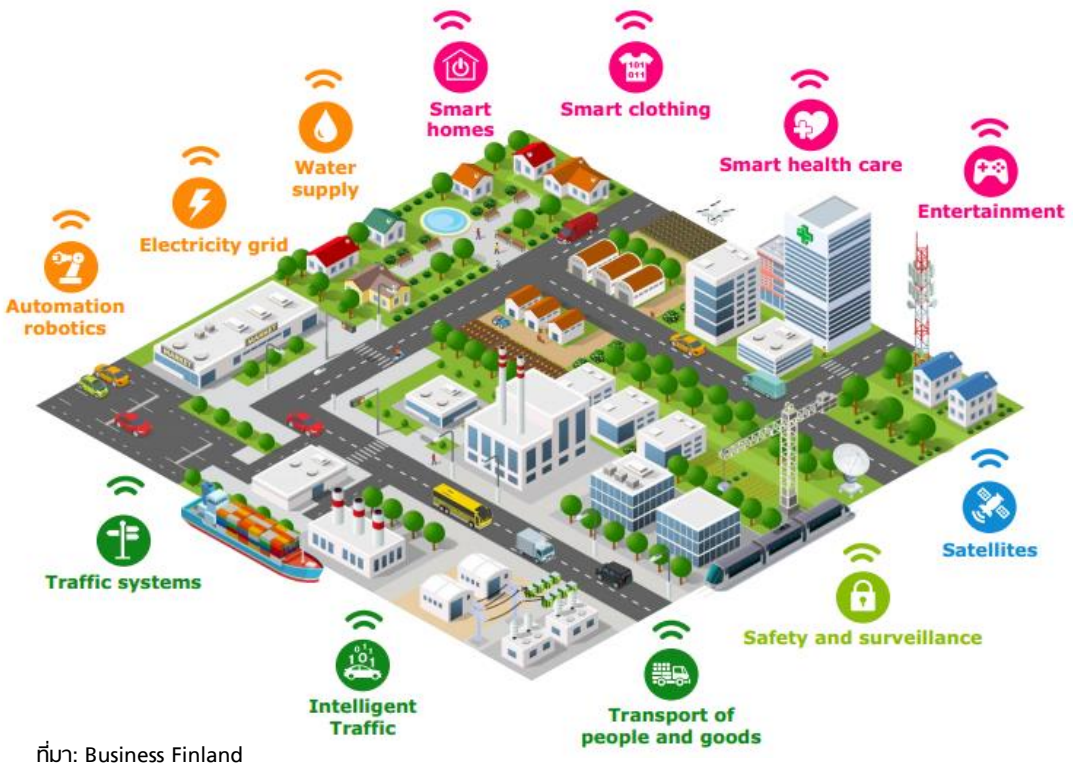
โปรแกรมออโรร่า - การบริการของรัฐที่ไม่จำกัดเวลา (Aurora - Public Services 24/7/365)

โปรแกรมออโรร่า คือ บริการของรัฐในรูปแบบโปรแกรมผู้ช่วยเสมือนจริงส่วนบุคคลในการทดสอบภาคสนามการใช้งานระบบ 5G ซึ่งใช้ทดสอบความพร้อมด้านการขนส่งของยานยนต์อัตโนมัติและระบบนิเวศด้านขนส่งอัจฉริยะในภูมิอากาศแบบอาร์กติก ตลอดจนการบำรุงรักษาถนนและการจัดการสินทรัพย์ โดยมีการเชื่อมต่อและรวบรวมข้อมูลจากแหล่งที่มาโดยตรงทั้งโครงสร้างพื้นฐานทางกายภาพและดิจิตอลด้วยเทคโนโลยีเครือข่ายปัญญาประดิษฐ์ที่แตกต่างกันเพื่อตอบสนองความต้องการด้านการขนส่งในอนาคตบนทุกเงื่อนไขอย่างมีประสิทธิภาพ โดยไม่จำกัดเวลาและสถานที่ ซึ่งโปรแกรมดังกล่าวเปิดให้บริการสำหรับทุกองค์กรที่สนใจ



ที่มา: Business Finland

ระบบนิเวศทางโครงสร้างพื้นฐานของเมือง 5G (5G City Infrastructure Ecosystem)



ที่มา: Business Finland

การพัฒนาระบบนิเวศทางโครงสร้างพื้นฐานของเมือง 5G มีวัตถุประสงค์เพื่อให้มีโครงสร้างพื้นฐานเมืองอัจฉริยะที่สร้างขึ้นและสนับสนุนรูปแบบธุรกิจใหม่ต่างๆ โดยมี 5G เป็นเทคโนโลยีที่สำคัญในการพัฒนา เช่น แสงอัจฉริยะ (Smart lighting) การจราจรอัจฉริยะ (Smart traffic) การควบคุมคุณภาพอากาศ เป็นต้น ซึ่งมีการประมาณการเป้าหมายทางของตลาดที่ 300 ล้านยูโรภายในปี 2573

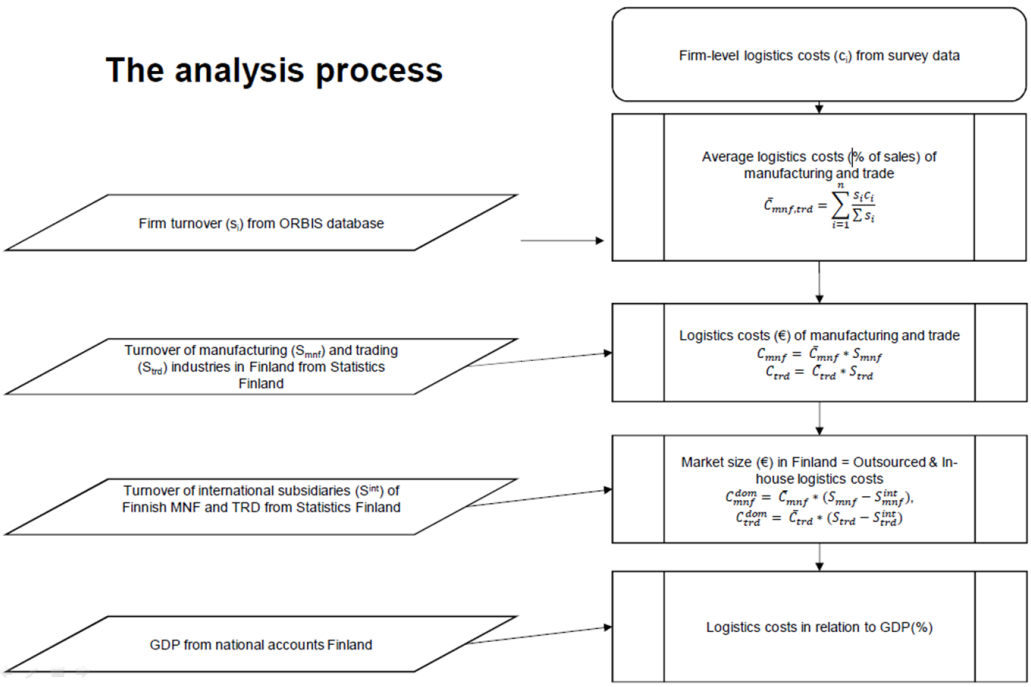
การจัดทำตัวชี้วัดด้านโลจิสติกส์แห่งชาติ (Estimating the national logistics indicators)

ต้นทุนโลจิสติกส์ของฟินแลนด์

กระทรวงคมนาคมและสื่อสารของฟินแลนด์ร่วมมือกับมหาวิทยาลัยเตอร์กู (University of Turku) เริ่มทำการศึกษาและสำรวจข้อมูลเกี่ยวกับการจัดทำตัวชี้วัดการพัฒนาด้านโลจิสติกส์ของฟินแลนด์มาตั้งแต่ปี 2533 และจัดทำรายงานผลการศึกษาโดยใช้ชื่อว่า Finland State of Logistics ซึ่งมีการเผยแพร่ข้อมูลอย่างต่อเนื่องเป็นประจำทุก 2 ปี เป็นการศึกษาต้นทุนโลจิสติกส์ต่อยอดขายของฟินแลนด์จากการสำรวจข้อมูลของผู้ประกอบการภาคการผลิต ภาคการค้าและผู้ให้บริการโลจิสติกส์มากกว่า 2,000 ราย ทั้งผู้ประกอบการในประเทศและระหว่างประเทศ โดยใช้หลักแนวคิด Pareto's Rules หรือ กฎ 80:20 ของ Vilfredo Pareto นักเศรษฐศาสตร์ชาวอิตาเลียนมาประยุกต์ใช้ในการสำรวจข้อมูล ซึ่งยอดขายรวมของผู้ประกอบการที่เป็นกลุ่มตัวอย่างจะต้องมีสัดส่วนคิดเป็นร้อยละ 80 ของยอดขายรวมทั้งหมดของผู้ประกอบการทั้งประเทศ จึงจะสามารถเป็นตัวแทนของผู้ประกอบการทั้งประเทศได้ ซึ่งเป็นการสำรวจข้อมูลผ่านเว็บไซต์ โดยได้รับความร่วมมือจากหน่วยงานและสมาคมต่างๆ ได้แก่ Finnish Association of Purchasing and Logistics (LOGY), The Federation of Finnish Enterprises และ Finnish Transport and Logistics SKAL

วิธีการคำนวณต้นทุนโลจิสติกส์ของฟินแลนด์

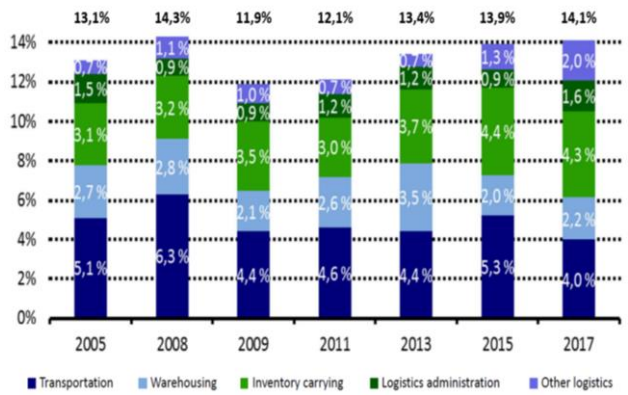
เป็นการคำนวณหาค่าเฉลี่ยแบบถ่วงน้ำหนักของสัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อยอดขายของผู้ประกอบการ ในภาคการผลิตและภาคการค้า โดยนำข้อมูลต้นทุนโลจิสติกส์ของแต่ละบริษัท ซึ่งเป็นข้อมูลจากผลการสำรวจผู้ประกอบการภาคการผลิตและภาคการค้าทั้งในประเทศและระหว่างประเทศ คูณด้วยยอดขายของแต่ละบริษัทจากฐานข้อมูลของ ORBIS แล้วหารด้วยผลรวมยอดขายของผู้ประกอบการ จากนั้นจึงนำมาคำนวณเป็นสัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อยอดขายที่เป็นตัวแทนของผู้ประกอบการทั้งหมดของฟินแลนด์



ผลการจัดทำข้อมูลสัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์

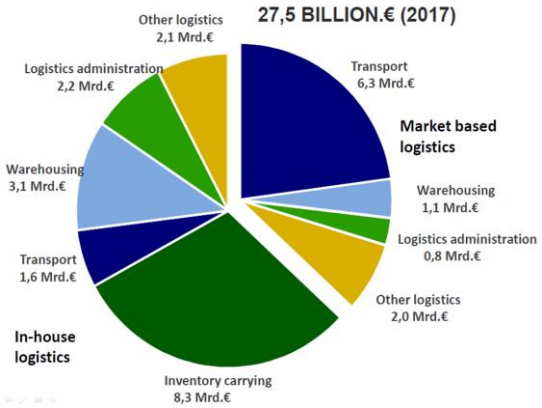
จากรายงานผลการศึกษาแสดงให้เห็นว่าในปี 2560 สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อยอดขายของฟินแลนด์คิดเป็นร้อยละ 14.1 โดยมีสัดส่วนเพิ่มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่องจากร้อยละ 11.9 ในปี 2552 และหากพิจารณากิจกรรมหลักที่เกี่ยวกับการดำเนินงานด้านโลจิสติกส์ พบว่าต้นทุนที่เกี่ยวกับการถือครองสินค้า (Inventory carrying) การบริหารคลังสินค้า (Warehousing) และการบริหารจัดการโลจิสติกส์ (Logistics administration) ส่วนใหญ่จะเป็นต้นทุนที่เกิดขึ้นจากกิจกรรมที่ดำเนินการเอง (In-house) และสำหรับต้นทุนที่เกี่ยวกับการขนส่ง (Transport) ส่วนใหญ่เป็นต้นทุนที่เกิดขึ้นจากกิจกรรมที่ดำเนินการ โดยผู้ให้บริการจากภายนอก (Outsourcing) เนื่องจากต้องมีการลงทุนในสินทรัพย์ค่อนข้างสูงและจำเป็นต้องมีการบำรุงรักษาอย่างสม่ำเสมอ

กราฟแท่งเปรียบเทียบสัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ของฟินแลนด์ตั้งแต่ปี 2005-2017 (พ.ศ.2548-2560)



หากพิจารณาเฉพาะต้นทุนที่เกิดจากกิจกรรมโลจิสติกส์ภายในประเทศ (Domestic) โดยการนำข้อมูลผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ (Gross Domestic Product :GDP) และข้อมูลต้นทุนโลจิสติกส์ต่อยอดขายโดยไม่รวมต้นทุนของผู้ประกอบที่เกิดจากกิจกรรมที่ดำเนินการในต่างประเทศ มาคำนวณเป็นข้อมูลสัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP โดยในปี 2533-2560 ประเทศฟินแลนด์มีสัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP อยู่ในช่วงระหว่างร้อยละ 7.8-12.2

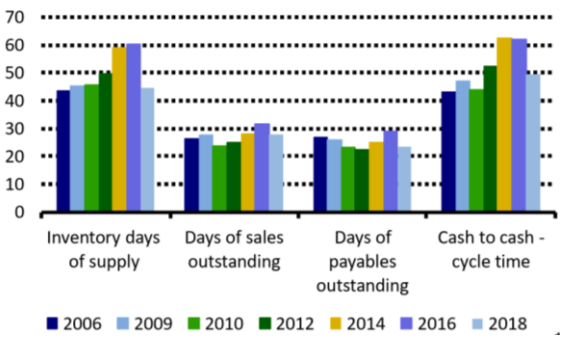
ภาพแสดงต้นทุนโลจิสติกส์ของฟินแลนด์ในปี 2560 ตามกิจกรรมหลักด้านโลจิสติกส์



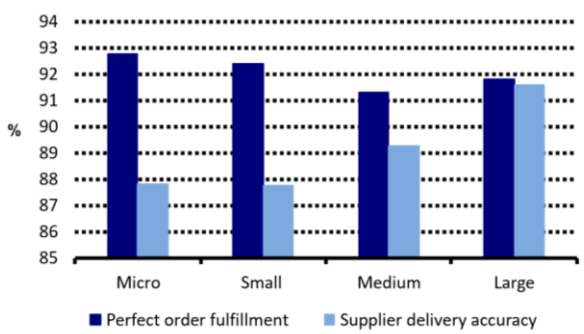
ตัวชี้วัดด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ในมิติอื่นๆ ที่กี่ยวข้อง

นอกจากจะมีการจัดทำข้อมูลสัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์การสำรวจข้อมูลทั้งในระดับจุลภาคและระดับมหภาค ฟินแลนด์ยังมีการประยุกต์ใช้ในตัวชี้วัดอื่นๆ ประกอบด้วย เช่น Cash to cash cycle time, Delivery accuracy และ Perfect order fulfillment เป็นต้น เพื่อให้สามารถวัดผลการระบบโลจิสติกส์ได้อย่างครอบคลุมครบทุกมิติ ทั้งมิติด้านระยะเวลาและมิติด้านความน่าเชื่อถือ

ตัวชี้วัดมิติด้านระยะเวลา



ตัวชี้วัดมิติด้านความน่าเชื่อถือ

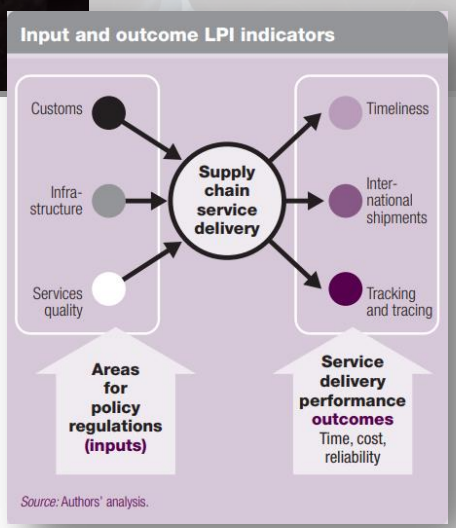


The World Bank's Logistics Performance Index (LPI) and Its Policy-Making Impact 2019

ดัชนีวัดประสิทธิภาพระบบโลจิสติกส์ระหว่างประเทศ (Logistics Performance Index -LPI)

Logistics Performance Index: LPI

คือ ดัชนีวัดประสิทธิภาพระบบโลจิสติกส์ระหว่างประเทศ จาก 160 ประเทศทั่วโลกที่ประเมินจากผลสำรวจความพึงพอใจของผู้เชี่ยวชาญด้านโลจิสติกส์ อาทิ ผู้ประกอบการธุรกิจรับจัดส่งสินค้าระหว่างประเทศ (Freight Forwarder) การขนส่งด่วน (Express Carrier) และผู้ให้บริการโลจิสติกส์ (Logistics Service Provider) ที่มีการดำเนินการในประเทศนั้นๆ การจัดอันดับได้ส่งผลให้หลายประเทศได้เริ่มให้ความสนใจในการนำการพัฒนาระบบโลจิสติกส์เข้ามาเป็นประเด็นนโยบายที่สำคัญ โดยเกณฑ์ชี้วัดของ LPI สามารถแบ่งเป็น 2 ส่วน คือ



เกณฑ์ชี้วัดที่เป็นปัจจัยนำเข้าและเกณฑ์ชี้วัดเชิงผลลัพธ์ของ LPI

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

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

อย่างไรก็ตาม LPI เป็นเพียงดัชนีชี้วัดสังเคราะห์ (Synthetic Metric) ของประสิทธิภาพการบริหารจัดการห่วงโซ่อุปทานระหว่างประเทศ จึงอาจไม่สามารถสะท้อนปัญหาการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ภายในประเทศได้ จำเป็นจะต้องใช้ตัวชี้วัดอื่นๆ ควบคู่ไปด้วย เช่น ระยะเวลาที่ใช้ในการตรวจปล่อยสินค้า ณ ประตูการค้าหลัก (Time Release Study) และต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศ เป็นต้น

Logistics Performance Index 2561

อันดับดัชนีวัดประสิทธิภาพระบบโลจิสติกส์ระหว่างประเทศปี 2561
(International Logistics Performance Index : LPI 2018)

Country	LPI Rank	LPI Score	Customs	Infrastructure	International shipments	Logistics competence	Tracking & tracing	Timeliness
Germany	1	4.2	4.09	4.37	3.86	4.31	4.24	4.39
Sweden	2	4.05	4.05	4.24	3.92	3.98	3.88	4.28
Belgium	3	4.04	3.66	3.98	3.99	4.13	4.05	4.41
Austria	4	4.03	3.71	4.18	3.88	4.08	4.09	4.25
Japan	5	4.03	3.99	4.25	3.59	4.09	4.05	4.25
Netherlands	6	4.02	3.92	4.21	3.68	4.09	4.02	4.25
Singapore	7	4	3.89	4.06	3.58	4.1	4.08	4.32
Denmark	8	3.99	3.92	3.96	3.53	4.01	4.18	4.41
United Kingdom	9	3.99	3.77	4.03	3.67	4.05	4.11	4.33
Finland	10	3.97	3.82	4	3.56	3.89	4.32	4.2

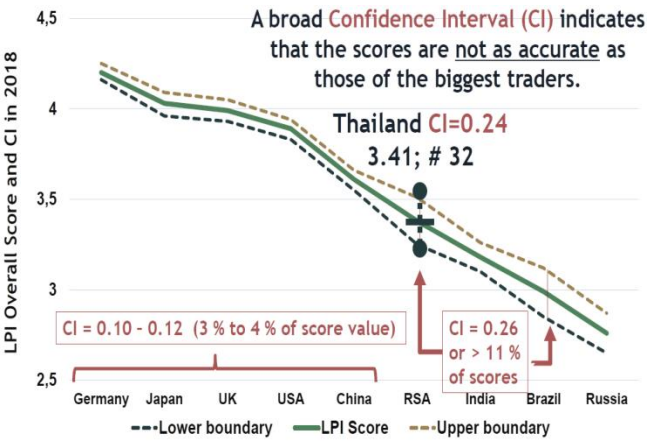
ที่มา: ธนาคารโลก

ธนาคารโลกจัดอันดับดัชนีวัดประสิทธิภาพระบบโลจิสติกส์ระหว่างประเทศเป็นประจำทุก 2 ปี โดยในปี 2561 ประเทศที่มีคะแนน LPI อยู่ใน 10 อันดับแรกจาก 160 ประเทศทั่วโลกอยู่ในกลุ่มประเทศรายได้สูง ซึ่งส่วนใหญ่อยู่ในภูมิภาคยุโรป อาทิ เยอรมนี เนเธอร์แลนด์ และสหราชอาณาจักร โดยเยอรมนียังรักษาตำแหน่งผู้นำอันดับ 1 ต่อเนื่องกันเป็นครั้งที่ 3 ตั้งแต่ปี 2557 และปี 2559 ญี่ปุ่นและสิงคโปร์เป็นสองประเทศจากภูมิภาคเอเชียที่อยู่ใน 10 อันดับแรก ขณะที่ฟินแลนด์ได้รับการจัดอันดับที่ 10 จาก 160 ประเทศทั่วโลก โดยมีคะแนนรวม 3.97 คะแนน ซึ่งปรับตัวดีขึ้น 5 อันดับจากปี 2559 โดยมีคะแนนรวม 3.92 คะแนน แม้ว่าคะแนนด้านพิธีการศุลกากร (Customs) ด้านโครงสร้างพื้นฐานด้านขนส่งและเทคโนโลยีสารสนเทศ (Infrastructure) ลดลงเล็กน้อย

ความแม่นยำของผลคะแนนและการจัดอันดับ LPI

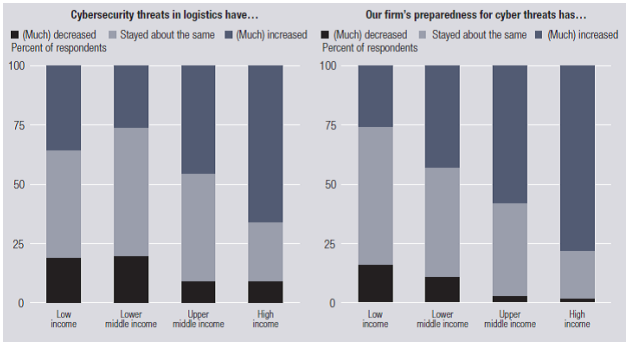
การประเมินผลคะแนนตามหลักของสถิติจากการรวบรวมแบบสอบถามจะใช้การประมาณค่าเชิงสถิติในช่วงของความเชื่อมั่น (Confidence Interval : CI) ค่า CI ที่น้อยสะท้อนถึงความแม่นยำของข้อมูลที่สูง เนื่องจากผลคะแนนจะมีความผันผวนน้อย โดยปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อความแม่นยำผลการสำรวจ ได้แก่ จำนวนผู้ทำแบบสอบถาม คำตอบแบบสอบถามที่แตกต่างกันอย่างมาก และลักษณะประชากรผู้ตอบแบบสอบถาม ดังตัวอย่างผลคะแนน LPI ของประเทศไทยมีค่า CI อยู่ที่ 0.24 ซึ่งสูงกว่าค่า CI ของประเทศผู้ค้ารายใหญ่ถึง 2 เท่า โดยส่วนใหญ่คะแนน LPI ในแต่ละปีของประเทศกำลังพัฒนาจะมีความผันผวนที่สูงกว่าประเทศที่พัฒนาแล้ว สะท้อนได้ว่าข้อมูลมีความแม่นยำที่น้อยกว่าและด้วยผลคะแนนที่เกาะกลุ่มกันอย่างหนาแน่นอาจเป็นสาเหตุหลักที่ส่งผลให้อันดับของประเทศต่างๆ ในกลุ่มประเทศกำลังพัฒนามีการเปลี่ยนแปลงในการจัดอันดับสูง

กราฟการประมาณค่าเชิงสถิติในช่วงของ
ความเชื่อมั่นของคะแนน LPI 2561



ที่มา: ธนาคารโลก

การบริหารความปลอดภัยด้านเทคโนโลยีเป็นโจทย์ใหม่ของผู้ให้บริการโลจิสติกส์



ที่มา: ธนาคารโลก

จากผลสำรวจในปี 2561 ผู้ให้บริการโลจิสติกส์เริ่มให้ความสนใจกับการรับมือภัยคุกคามทางไซเบอร์ โดยส่วนใหญ่เห็นตรงกันว่ามีความเสี่ยงที่สูงขึ้นจากการปรับรูปแบบการขนส่งที่ใช้เทคโนโลยีขั้นสูงเพื่อรับส่งข้อมูลจำนวนมากในการบริหารจัดการตลอดห่วงโซ่อุปทาน ซึ่งบริษัทโลจิสติกส์ในกลุ่มประเทศรายได้สูงมีการเตรียมความพร้อมที่ดีขึ้นกว่าร้อยละ 80

ลำดับความสำคัญประเด็นการพัฒนาโลจิสติกส์ของประเทศไทยในอนาคต

เมื่อพิจารณาจากข้อเสนอแนะของ Professor. Lauri Ojala ศาสตราจารย์ผู้เชี่ยวชาญด้านโลจิสติกส์แห่งมหาวิทยาลัยเตอร์กู แม้ว่าประเทศไทยจะได้รับการจัดกลุ่มอยู่ในกลุ่มแรก (Logistics friendly หรือ Best Performer) แต่ประเทศไทยยังมีคะแนนอยู่ในอันดับสุดท้ายของกลุ่ม ดังนั้น แนวทางการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยในระยะต่อไปจึงควรพิจารณาคำแนะนำของธนาคารโลกสำหรับประเทศที่อยู่ในกลุ่มที่สอง (Consistent performers หรือ Second Quintile) ด้วย ซึ่งมีประเด็นการพัฒนาที่เร่งด่วน ได้แก่ การพัฒนาด้านบุคลากรโลจิสติกส์ที่มีทักษะขั้นสูง (Advanced Skills) การพัฒนาระบบขนส่งและโลจิสติกส์ในเขตเมือง (Urban Logistics) การพัฒนาหน่วยงานกลางเพื่อพัฒนาระบบโลจิสติกส์ (Dedicated Logistics Body) และการพัฒนาฐานข้อมูลกลางด้านโลจิสติกส์ของประเทศ (National Data System)

นอกจากนี้ ประเด็นการพัฒนาที่สำคัญรองลงมา ได้แก่ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านขนส่งให้ครอบคลุม (Transportation Infrastructure) การส่งเสริมการขนส่งที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม (Green Logistics) การวางแผนพัฒนาเชิงพื้นที่ (Spatial Planning) และการสร้างความยืดหยุ่นของระบบการขนส่งในทุกสถานการณ์ (Resilience) และกรอบกฎหมายเฉพาะ (Specific Legal Framework)

●●● Very important ●● Important ● Less important

	Lowest performer	Fourth	Third	Second	Best performer
Transportation infrastructure	●●●	●●●	●●	●●	●●
Trade and transport facilitation	●●●	●●●	●●	●	●
Service markets and regulations	●●	●●●	●●●	●	●
Skills	●●	●●●	●●●	●●●	●
Green logistics	●	●	●●	●●	●●●
Urban logistics	●	●●	●●●	●●●	●●●
Spatial planning	●	●	●●	●●	●●
Resilience	●●	●●	●●	●●	●●
Dedicated logistics body	●	●	●●●	●●●	●●
Specific legal framework	●	●	●●	●●	●
National data system	●●	●●	●●●	●●●	●●●

หมายเหตุ: ประเทศไทยอยู่ในอันดับสุดท้ายของ Best Performer จึงควรพิจารณาคำแนะนำสำหรับกลุ่ม Second

ที่มา: ธนาคารโลก

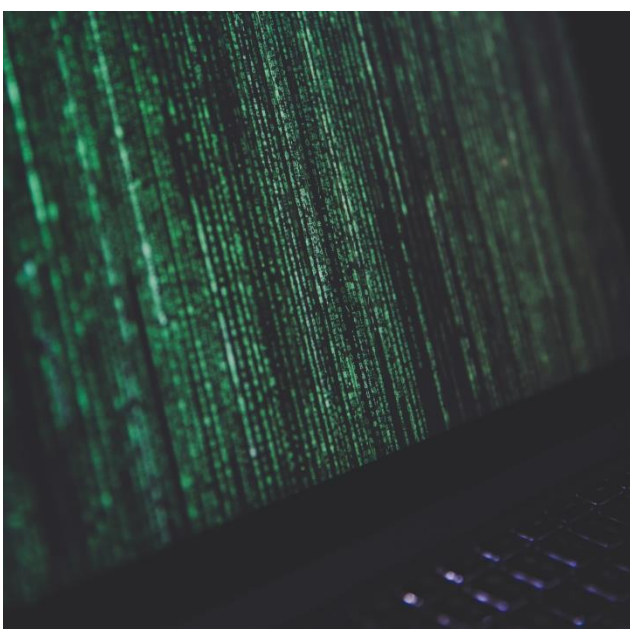
ประโยชน์จากกรณีศึกษาฟินแลนด์ ต่อการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของไทย

กรณีศึกษาการพัฒนาของฟินแลนด์มีประโยชน์และสามารถนำมาปรับใช้เป็นแนวทางในการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย โดยมีประเด็นสำคัญ ดังนี้

การส่งเสริมและสนับสนุนการนำเทคโนโลยีและนวัตกรรมเข้ามาใช้พัฒนาระบบโลจิสติกส์

การจัดการด้านการคมนาคมขนส่ง ควรให้ความสำคัญกับการพัฒนาเทคโนโลยี 5G, Internet of Things (IoT) เพื่อให้มีความสะดวกรวดเร็ว ประหยัดต้นทุนและเวลา รวมทั้งการพัฒนาระบบจราจรอัจฉริยะให้สามารถรองรับและเชื่อมโยงกับการพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานของประเทศ ตลอดจนสนับสนุนการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ในรูปแบบธุรกิจใหม่ๆ อาทิ Sharing Economy ที่จะสามารถตอบสนองความต้องการของผู้ใช้บริการในอนาคตให้มีความพึงพอใจมากยิ่งขึ้น

การจัดการระบบข้อมูล การพัฒนาเทคโนโลยีสารสนเทศและนวัตกรรมที่ทันสมัยจะทำให้ภาคส่วนที่เกี่ยวข้องสามารถมีแนวทางจัดเก็บข้อมูลรวมถึงการบริหารจัดการระบบฐานข้อมูลเหล่านั้นได้อย่างเหมาะสมและสามารถบูรณาการฐานข้อมูลอื่นๆ เข้ามาใช้ประโยชน์ร่วมกันได้ ในรูปแบบของการจัดทำระบบ Big Data ที่สามารถนำข้อมูลมาวิเคราะห์และพัฒนาแนวนโยบายในการบริหาร



การพัฒนาบุคลากรด้านโลจิสติกส์

พัฒนาบุคลากรด้านโลจิสติกส์ให้มีทักษะและความสามารถด้านเทคโนโลยี เพื่อรองรับการปฏิบัติงานด้านโลจิสติกส์ในยุคดิจิทัลได้อย่างมีประสิทธิภาพและเท่าทันต่อการเปลี่ยนแปลงนวัตกรรมและเทคโนโลยีสมัยใหม่

การประสานความร่วมมือการขับเคลื่อนการพัฒนา

การสร้างความร่วมมือระหว่างภาครัฐ ภาคเอกชน ภาควิชาการ และผู้มีส่วนเกี่ยวข้อง เป็นปัจจัยสำคัญในการร่วมขับเคลื่อนการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ โดยให้ความสำคัญกับการวิจัย พัฒนา และสร้างองค์ความรู้เกี่ยวกับเทคโนโลยีที่จะพัฒนาไปสู่ระบบการขนส่งอัจฉริยะ รวมทั้งประสานความร่วมมือการพัฒนา เพื่อกำหนดทิศทางการขับเคลื่อนการพัฒนาระบบการขนส่งอัจฉริยะของไทยให้เกิดบริการที่ทันสมัย สามารถตอบสนองความต้องการของผู้ใช้บริการที่เปลี่ยนแปลงไป รวมทั้งสามารถแก้ไขปัญหาต่างๆ ตลอดจนช่วยเพิ่มความปลอดภัย ความคล่องตัว และรักษาสภาพแวดล้อม

การติดตามประเมินผลการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย

การวัดประสิทธิภาพระบบโลจิสติกส์ระหว่างประเทศ (Logistics Performance Index: LPI) เป็นการวัดระดับประสิทธิภาพของระบบโลจิสติกส์ในแต่ละประเทศทั่วโลกจากมุมมองของผู้ใช้บริการโลจิสติกส์ระหว่างประเทศ ดังนั้น ประสิทธิภาพการให้บริการด้านโลจิสติกส์ที่ดีจึงไม่ได้ขึ้นอยู่กับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งและสิ่งอำนวยความสะดวกเท่านั้น แต่ควรให้ความสำคัญกับการกำหนดนโยบายหรือมาตรการสนับสนุนการอำนวยความสะดวกทางการค้า การสร้างมาตรฐานและความน่าเชื่อถือของการจัดการห่วงโซ่อุปทานและการส่งมอบซึ่งมีผลกระทบโดยตรงต่อคะแนน LPI ที่สะท้อนความพึงพอใจของผู้ใช้บริการโลจิสติกส์ระหว่างประเทศ

การจัดทำตัวชี้วัด ปัจจุบัน สศช. อยู่ระหว่างการศึกษาเพื่อพัฒนาพัฒนาระบบข้อมูลโลจิสติกส์ที่สำคัญต่อการจัดทำดัชนีชี้วัด (KPIs) ทั้งในระดับจุลภาคและมหภาคให้สามารถเทียบเคียงดัชนีชี้วัดระดับสากล รวมทั้งมีการศึกษาเพื่อพัฒนาแบบจำลองการจัดทำข้อมูลต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทย ให้สะท้อนการพัฒนาได้อย่างมีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น สอดคล้องกับบริบทการเปลี่ยนแปลงของสภาวการณ์การพัฒนาที่มีผลกระทบกับสมมุติฐานการคำนวณหรือตัวแปรที่ใช้ในการคำนวณ ทั้งนี้ การพัฒนาการจัดทำตัวชี้วัดในระยะต่อไปจะต้องพัฒนาการจัดทำตัวชี้วัดเพื่อประเมินผลการดำเนินงานเพิ่มเติมให้ครอบคลุมในมิติอื่นๆ ดังตัวอย่างของฟินแลนด์ที่มีการจัดทำตัวชี้วัดที่ครอบคลุมมิติด้านเวลา ด้านความน่าเชื่อถือ และมิติอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง ให้สามารถสะท้อนผลการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศในภาพรวมได้อย่างแท้จริง

การให้ความสำคัญกับมิติด้านสิ่งแวดล้อม

ปัจจุบันสหภาพยุโรปให้ความสำคัญต่อประเด็นด้านสิ่งแวดล้อมเพิ่มมากขึ้น มีการออกกฎระเบียบให้สินค้าและบริการจะต้องได้รับมาตรฐานด้านสิ่งแวดล้อม ตลอดจนข้อกำหนด/ข้อตกลงระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้องกับการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมมีแนวโน้มเพิ่มขึ้น ซึ่งเป็นปัจจัยสำคัญในการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศที่ต้องส่งเสริมให้เกิดการยกระดับการพัฒนาสู่มาตรฐานสากลไทยตามแนวทางดังกล่าว อาทิ การใช้พลังงานสะอาดและเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม การจัดทำ Carbon Credit เพื่อป้องกันและควบคุมการปล่อยก๊าซเรือนกระจก การให้ความรู้ด้านการจัดทำโลจิสติกส์ย้อนกลับแก่ผู้ประกอบการ ให้ตระหนักถึงความปลอดภัยและความสำคัญของผลกระทบต่อสภาพสิ่งแวดล้อมของโลก รวมถึงการใช้กลไกทางภาษีและกฎหมายเพื่อสร้างแรงจูงใจและลดภาระทางต้นทุนให้แก่ผู้ประกอบการ

ข่าวสารโลจิสติกส์

"บิ๊กตู่-อองซานซูจี" ร่วมเปิดสะพานมิตรภาพไทย-พม่าข้ามแม่น้ำเมย พร้อมหารือแก้หมอกควัน-ไฟป่า

พล.อ.ประยุทธ์ จันทร์โอชา นายกรัฐมนตรี พร้อมด้วยนางอองซานซูจี ที่ปรึกษาแห่งรัฐ สาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมา เป็นประธานร่วมในพิธีฉลองเปิดสะพานมิตรภาพไทย-เมียนมา แห่งที่ 2 อ.แม่สอด จ.ตาก เพื่ออำนวยความสะดวกด้านการคมนาคมขนส่งเส้นทางหลักเพิ่มขึ้นอีกหนึ่งช่องทาง โดยเฉพาะอย่างยิ่งด้านการคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์ในปัจจุบัน และในอนาคตยืนยันแนวทางการดำเนินงานความร่วมมือของรัฐบาลไทยกับรัฐบาลเมียนมาร์จะยังคงมีอย่างต่อเนื่อง จริงใจ และมั่นคง พร้อมหารือแก้ปัญหาหมอกควันและไฟป่า (เอ็มจีอาร์ออนไลน์, 19 มีนาคม 2562)

อุโมงค์ทางลอด ทล.304 เชื่อมผืนป่ามรดกโลก-เส้นทางสัญจร

อุโมงค์ทางลอดสัตว์ป่าข้ามบนทางหลวงหมายเลข 304 สาย อ.กบินทร์บุรี-อ.ปักธงชัย ผืนป่ามรดกโลกช่วงทับลาน-วังน้ำเขียวนับเป็นโครงการต้นแบบในพื้นที่อนุรักษ์แห่งแรกและครั้งแรกที่ดำเนินการก่อสร้างขึ้นในประเทศไทย ที่มีการบูรณาการเทคนิคทางวิศวกรรมงานโครงสร้างธรณีวิทยาและฐานรากด้านสิ่งแวดล้อม ตลอดจนการเข้ามามีส่วนร่วมของภาคประชาชนเข้าด้วยกัน เพื่อรองรับปริมาณจราจรที่เพิ่มขึ้นในอนาคตเนื่องจากเป็นเส้นทางที่ใช้ในการเดินทางขนส่งสินค้าระหว่างภาคตะวันออกและตะวันออกเฉียงเหนือที่มีการจราจรคับคั่ง และเป็นเส้นทางสายสำคัญในการเชื่อมต่อการเดินทางกับประเทศเพื่อนบ้าน กัมพูชา และสปป.ลาว เข้าสู่ท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบัง พื้นที่อุตสาหกรรมชายฝั่งทะเลภาคตะวันออก และพื้นที่ EEC (ประชาชาติธุรกิจ, 16 มีนาคม 2562)

เปิดโพย รฟท ลงทุนแสนล้าน เตรียมชงรัฐบาลใหม่ไฟเขียว

นายวรวุฒิ มาลา รองผู้ว่าการกลุ่มธุรกิจบริหารทรัพย์สิน รักษาการในตำแหน่งผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) เตรียมชงรัฐบาลใหม่เร่งผลักดันการจัดซื้อ-เช่าหัวรถจักร รถขบวนใหม่ กว่า 2 พันรายการ มีลุ้นประเดิมรายการจัดซื้อ 50 หัวรถจักร วงเงินลงทุน 6,200 ล้านบาท เร่งประกาศทีโออาร์หลังเลือกตั้ง เพื่อนำไปใช้งานในเส้นทางโครงการรถไฟทางคู่ ระยะที่ 1, 2 รถไฟเส้นทางสายใหม่ โดยเฉพาะบริการเชิงพาณิชย์ เพื่อเพิ่มรายได้ให้กับ รฟท. สำหรับบริการขบวนโดยสารและการขนส่งสินค้าเส้นทางต่าง ๆ คาดว่าจะใช้งบประมาณไม่น้อยกว่า 1 แสนล้านบาท สมาคมส่งเสริมการรับช่วงการผลิตไทย กล่าวว่า ต้องการให้ รฟท. นำนโยบายของ ครม. และคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ (คนร.) ที่กำหนดว่าการจัดซื้อหัวรถจักรใหม่ รฟท. จะต้องมีแนวทางที่เหมาะสมในการสนับสนุนอุตสาหกรรมทางรางของประเทศ (ฐานเศรษฐกิจ, 17 มีนาคม 2562)

ต่างประเทศ

Yusen Logistics Benelux เปิดศูนย์กลางโลจิสติกส์ในเมือง Moerdijk ประเทศเนเธอร์แลนด์

มีพื้นที่จัดเก็บสินค้าขนาด 30,000 ตร.ม. สามารถรองรับลูกค้าได้หลากหลาย พร้อมประตูสำหรับขนถ่ายสินค้า 30 บาน รวมทั้งสำนักงานขนาด 900 ตารางเมตร โดยสิ่งอำนวยความสะดวกภายในคลังสินค้าได้รับการออกแบบใหม่ให้เป็นสำนักงานใหญ่แห่งใหม่ของ Yusen Logistics Benelux แทนสำนักงานใหญ่แห่งเดิมที่ตั้งอยู่ในเมือง Ridderkerk นอกจากนี้ ศูนย์โลจิสติกส์ Moerdijk ตั้งอยู่ในเขตอุตสาหกรรม 'Port of Moerdijk' ทางฝั่งตะวันตกของ Brabant ทำให้เป็นอีกหนึ่งทางเลือกในการส่งออกสินค้าไปยังปลายทางทั่วทวีปยุโรป (Smartsme, 28 กุมภาพันธ์ 2562)

Kerry Logistics จับมือ E-Services Group เปิดบริษัทร่วมทุน Kerry ESG

บริษัท Kerry Logistics Network Limited (Kerry Logistics) ประกาศร่วมทุนกับบริษัท E-Services Group (ESG) ผู้ให้บริการด้าน E-Commerce ในทวีปเอเชีย เพื่อเสริมสร้างความแข็งแกร่งในการให้บริการเติมเต็มสินค้าสำหรับสินค้าประเภท E-Commerce ระดับโลก โดยเฉพาะในประเทศจีน โดยมีเป้าหมายในการเป็นผู้นำด้านโซลูชั่นบริการเติมเต็มสินค้า สำหรับสินค้าประเภท E-Commerce ระดับโลก ด้วยการส่งมอบสินค้าที่รวดเร็วและใช้ต้นทุนอย่างมีประสิทธิภาพให้แก่ผู้ค้าปลีกทุกที่ทั่วโลก โดยการเชื่อมต่อระหว่างการสั่งซื้อสินค้าผ่านช่องทางออนไลน์ชั้นนำและตลาดซื้อขายสินค้าทั่วโลก (Smartsme, 3 มีนาคม 2562)

ผู้นำจีนจับมือยุโรปเซ็น MOU หนุนโครงการ Belt and Road

การเดินทางเยือนยุโรปของ สี จิ้นผิง ประธานาธิบดีแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีน ถูกจับตาว่าเป็นการเยือนกระชับไมตรีและเพิ่มมูลค่าการค้าการลงทุนระหว่างจีนกับพันธมิตรในสหภาพยุโรป โดยเฉพาะการเดินทางเยือนประเทศอิตาลี ที่คาดว่าจะมีการลงนามทำข้อตกลงและบันทึกความเข้าใจ (MOU) ทางเศรษฐกิจกว่า 20 ฉบับ และหนึ่งในนั้นคือโครงการลงทุนร่วมบนแนวเส้นทางสายไหมยุคใหม่ หรือ Belt and Road Initiative (BRI) ที่เป็นยุทธศาสตร์สำคัญของจีนในการสร้างความร่วมมือกับนานาประเทศผ่านรูปแบบการลงทุนในโครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน (ฐานเศรษฐกิจ, 20 มีนาคม 2562)

การประชุมหารือเพื่อจัดทำโครงการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศกัมพูชา

เมื่อวันที่ 21 มกราคม 2562 กลจ. ได้จัดประชุมหารือกับองค์กรความร่วมมือระหว่างประเทศแห่งญี่ปุ่น (JICA) คณะผู้แทนจากกระทรวงคมนาคมของประเทศกัมพูชา และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ได้แก่ สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร กรมการขนส่งทางบก การนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย และ กรมศุลกากร โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย กลไกการขับเคลื่อนการพัฒนา และแนวทางการแปลงแผนยุทธศาสตร์ไปสู่การปฏิบัติ สำหรับใช้เป็นแนวทางในการขับเคลื่อนการพัฒนาโลจิสติกส์ตามแผนแม่บทการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศกัมพูชา

สถิติด้านโลจิสติกส์ไทย

	Q4/60	Q1/61	Q2/61	Q3/61	Q4/61	Trend
มูลค่าการค้าระหว่างประเทศ	3,971,312	3,951,223	3,919,630	4,235,728	4,087,481	
ดัชนีผลผลิตอุตสาหกรรม	101.92	111.13	102.79	103.66	104.52	
ดัชนีการส่งผลิตภัณฑ์	102.91	105.92	104.19	104.98	105.40	
ดัชนีสินค้าสำเร็จรูปคงคลัง	111.75	118.66	118.70	124.56	126.88	
ดัชนีอัตราส่วนสินค้าคงคลัง	112.48	116.09	117.40	121.02	124.19	
Baltic Dry index	1,366	1,055	1,385	1,540	1,578	
Gasohol 95	24.52	24.59	25.43	26.17	25.22	
Diesel	26.36	27.12	28.42	29.33	28.51	
NGV	13.48	13.54	13.92	14.67	15.97	

ที่มา: กระทรวงพาณิชย์ กระทรวงอุตสาหกรรม Lloyd's List และ EPPO

ดัชนีชี้วัดนวัตกรรมระหว่างประเทศ 2562
2019 International Innovation Scorecard

1st Estonia (3.618)

2nd Switzerland (3.617)

3rd **Finland (3.593)**

4th United States (3.569)

5th Singapore (3.546)

6th United Kingdom (3.499)

7th Sweden (3.379)

8th Australia (3.307)

9th Netherlands (3.284)

10th Luxembourg (3.236)

ประเทศไทย (1.809) อยู่ในอันดับที่ 53
จาก ทั้งหมด 62 ประเทศ

ที่มา : Consumer Technology Association (CTA)

แหล่งอ้างอิง

ส่วนที่ 1 สาธารณรัฐฟินแลนด์

Central Intelligent Agency. **“The World Factbook.”** Retrieved March 19, 2019, from https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/geos/fi.html

Daniel Workman. **“Finland’s Top 10 Exports.”** Retrieved March 27, 2019, from http://www.worldstopexports.com/finlands-top-10-exports/

Statistics Finland. **"Finland's preliminary population figure 5,517,887 at the end of July".** Tilastokeskus.fi. Retrieved October, 26, 2018.

ส่วนที่ 2 Digitalization Strategy of Finland

ITS Finland. **“ITS Finland.”** Retrieved March 20, 2019, from https://www.its-finland.fi/index.php/en/

JÄTEKUKKO. **“Waste Management is Intelligent Activity.”** Retrieved March 28, 2019, 20 March 2019 from http://www.ecomond.com/case_jatekukko.php

Laura Eiro. (2019). **Finnish Intelligent Transport System [PowerPoint slides].** ITS Finland.

ส่วนที่ 3 Data and Platforms Economy Boosted by AI & 5G Enabling Digital Transformation

Business Finland. “Business Finland.” Retrieved March 20, 2019, from https://www.businessfinland.fi/en/do-business-with-finland/home/

Mika Klemettinen. (2019). **Data and Platforms Economy Boosted by AI & 5G Enabling Digital Transformation [PowerPoint slides]**, Business Finland.

ส่วนที่ 4 การจัดทำตัวชี้วัดด้านโลจิสติกส์แห่งชาติ

Tomi, S., Lauri, O., Sini, L., Harri, L., Juuso, T., Jarmo, M., et al. (2017). **Finland State of Logistics 2016.** The University of Turku: Turun Yliopisto.

Tomi Solakivi, Lauri Ojala, Harri Lorentz, Juuso Töyli, Sini Laari, (2018) **"Estimating the size of thenational logistics market: A method to include both market-based demand and in-house services",**International Journal of Physical Distribution & Logistics Management, Vol. 48 Issue: 5, pp.488-503, https://doi.org/10.1108/IJPDLM-01-2018-0032

Tomi Solakivi. (2019**). Estimating the national logistics indicators [PowerPoint slides]**, University of Turku.

ส่วนที่ 5 ดัชนีวัดประสิทธิภาพระบบโลจิสติกส์ระหว่างประเทศ (LPI) ของธนาคารโลก และผลกระทบต่อการกำหนดนโยบาย

Lauri Ojala. (2019). **The World Bank’s Logistics Performance index (LPI) and Its Policy-Maker Impact [PowerPoint slides],** University of Turku.

The World Bank. **“Global Rankings 2018.”** Retrieved March 25, 2019, from https://lpi.worldbank.org/international/global

ส่วนที่ 6 สถิติที่น่าสนใจ

Consumer Technology Association (CTA). **2019 International Innovation Scorecard.** Retrieved March 27, 2019, from https://www.cta.tech/Policy/Innovation-Scorecard/International/Data.aspx

กองยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ สศช.

962 ถนนกรุงเกษม แขวงวัดโสมนัส เขตป้อมปราบศัตรูพ่าย กรุงเทพฯ 10100

Website : www.nesdb.go.th **Email :** Logistic@nesdb.go.th

โทรศัพท์ : 02-280-4085 ต่อ 5712, 5716