

โครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์ของไทย ในบริบทประชาคมอาเซียน

กฤษณ์ ปัทมะโรจน์*

บทคัดย่อ

การเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนในปี 2558 ประเทศไทยจะเป็นส่วนหนึ่งของเขตการค้าเดียวในภูมิภาคอาเซียนซึ่งมีการเคลื่อนย้ายปัจจัยการผลิตอย่างเสรี นำไปสู่ความเข้มแข็งของเศรษฐกิจในภูมิภาค ด้วยเหตุนี้ไทยจึงมีความจำเป็นต้องดำเนินการตามพิมพ์เขียวประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์อันจะเป็นกลไกที่ช่วยขับเคลื่อนแผนแม่บทว่าด้วยการเชื่อมโยงระหว่างกันในอาเซียน และจะนำไปสู่ความสำเร็จในการดำเนินการตามพิมพ์เขียวดังกล่าว การรับรู้ถึงระดับสถานะปัจจุบันของโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์ไทย ทั้งด้านโครงสร้างพื้นฐานเพื่อคมนาคมขนส่ง และโครงสร้างพื้นฐานที่ช่วยอำนวยความสะดวกในการค้าจึงเป็นปัจจัยที่สำคัญที่จะช่วยบ่งชี้ช่องว่างในการพัฒนาซึ่งจะเป็นแนวทางในการกำหนดนโยบายของภาครัฐต่อไป

คำสำคัญ โครงสร้างพื้นฐาน, โลจิสติกส์, คมนาคมขนส่ง, ประชาคมเศรษฐกิจ, อาเซียน

* คณะพาณิชย์ศาสตร์และการบัญชี มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

ABSTRACT

As part of ASEAN Economic Community in 2015, Thailand will enter single trade area in ASEAN region which enable free flow of production resources. This will lead to a strengthening economy in the region. For this reason, Thailand, therefore it is necessary to implement the ASEAN Economic Community (AEC) Blueprint. Development of logistics infrastructure will be mechanized the Master Plan on ASEAN Connectivity (MPAC) and will contribute to the successful implementation of the blueprint. The current status of Thailand's logistics infrastructure, not only hard infrastructure, but also soft infrastructure, should be determine in order to identify development gaps which will be useful information for policy development.

1. บทนำ

ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AECAN Economic Community: AEC) เป็นการรวมตัวกันของกลุ่มประเทศสมาชิกอาเซียนซึ่ง ณ ปัจจุบัน มีจำนวนสมาชิกทั้งสิ้น 10 ประเทศ คือ ไทย อินโดนีเซีย มาเลเซีย ฟิลิปปินส์ สิงคโปร์ ลาว เมียนมาร์ กัมพูชา เวียดนาม และ บรูไน โดยมีวัตถุประสงค์หลักเพื่อให้มีเขตการค้าเดียวและสามารถเคลื่อนย้ายปัจจัยการผลิตได้อย่างเสรีทั้งวัตถุดิบและแรงงานมีมาตรฐานสินค้ากฎระเบียบและกฎเกณฑ์ทางการค้าแบบเดียวกันอันจะนำไปสู่ความสามารถในการแข่งขันทางเศรษฐกิจของภูมิภาคโดยที่ทุกประเทศมีพันธสัญญาที่จะต้องดำเนินการตามพิมพ์เขียวเออีซี (AEC Blueprint) ซึ่งประกอบไปด้วยแผนการดำเนินการในหลายส่วน โดยเฉพาะแผนแม่บทว่าด้วยความเชื่อมโยงระหว่างกันในอาเซียน (ASEAN Master Plan on Connectivity: MPAC) อันเป็นส่วนหนึ่งที่จะส่งเสริมความเป็นประชาคมอาเซียนตามวิสัยทัศน์ (ASEAN official site, 2013)

การเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนในวันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2558 ประเทศไทยจะต้องมีการเตรียมความพร้อมในด้านต่าง ๆ ตามกรอบแผนแม่บทว่าด้วยการเชื่อมโยงในภูมิภาคอาเซียน ซึ่งหมายรวมถึงการจัดการโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์กฎระเบียบและกฎหมายที่เกี่ยวข้องการใช้ระบบสารสนเทศที่ทันสมัยเพื่ออำนวยความสะดวกในการนำเข้าส่งออก เพื่อสนับสนุนให้ไทยเป็นศูนย์กลางในการเชื่อมโยงการขนส่งในภูมิภาคตามที่รัฐได้ตั้งเป้าหมายไว้ ทั้งนี้สถานะปัจจุบันของโครงสร้างพื้นฐานโลจิสติกส์ในอาเซียนจะเป็นตัวบ่งชี้สำคัญที่จะสะท้อนให้เห็นถึงความเหลื่อมล้ำของการพัฒนา และช่องว่างที่ประเทศไทยจะต้องดำเนินการเพื่อไปสู่เป้าหมายที่มุ่งหวัง (กฤษณ์, 2554) ซึ่งระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์ที่ดีจะยังผลให้เศรษฐกิจของประเทศขยายตัวเพิ่มขึ้นอีกด้วย (Teixeira A., 2006)

จากเหตุผลดังกล่าวนำไปสู่คำถามวิจัยที่ว่า ประเทศไทยมีสถานะของโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์ในระดับใดเมื่อเปรียบเทียบกับประเทศสมาชิกอาเซียนอื่น ๆ

2. แผนแม่บทว่าด้วยความเชื่อมโยงระหว่างกันในอาเซียน (MPAC)

แผนแม่บทว่าด้วยความเชื่อมโยงระหว่างกันในอาเซียน (MPAC) เป็นกลไกที่สำคัญสู่การเข้าสู่ประชาคมอาเซียนของประเทศสมาชิกที่มีความแตกต่างกันทั้งด้านเศรษฐกิจการเมืองการปกครองสังคมและวัฒนธรรมจำเป็นต้องวางรากฐานให้อาเซียนมีความเชื่อมโยง (connectivity) มากขึ้นที่ประชุมสุดยอดอาเซียนครั้งที่17ในเดือนตุลาคม พ.ศ. 2553 ที่กรุงฮานอยประเทศเวียดนามได้ยกร่างแผนแม่บทว่าด้วยความเชื่อมโยงระหว่างกัน

ในอาเซียนเพื่อเป็นยุทธศาสตร์ในการขับเคลื่อนให้เกิดความเชื่อมโยงระหว่างกัน

ครอบคลุมความเชื่อมโยงใน 3 มิติ คือการเชื่อมโยงทางกายภาพการเชื่อมโยงด้านกฎระเบียบและการเชื่อมโยงผู้คน (อุษณีย์, 2555)

การเชื่อมโยงทางกายภาพ (Physical Connectivity) หมายถึงการเชื่อมโยงโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งด้านเทคโนโลยีสารสนเทศและสื่อสารและด้านพลังงาน ประกอบด้วยการสร้างและพัฒนาเส้นทางคมนาคมขนส่งทุกรูปแบบเพื่อเชื่อมโยงประเทศสมาชิกอาเซียนและประเทศนอกภูมิภาคเข้าด้วยกัน เช่น โครงการทางหลวงอาเซียน (ASEAN Highway Network – AHN) และโครงการรถไฟสายสิงคโปร์-คุนหมิง (Singapore Kunming Rail Link -SKRL) เชื่อมโยง 8 ประเทศส่วนการขนส่งทางน้ำ มีการพัฒนาท่าเรือหลักสำหรับเครือข่ายการขนส่งทางทะเลในอาเซียนไว้ 47 แห่ง ซึ่งมีท่าเรือกรุงเทพและแหลมฉบังอยู่ด้วย

การเชื่อมโยงด้านกฎระเบียบ (Institutional Connectivity) คือความพยายามอำนวยความสะดวกทางการค้าผ่านการปรับปรุงกฎระเบียบของแต่ละประเทศ ข้อตกลงระหว่างประเทศข้อตกลงในภูมิภาครวมทั้งพิธีสารต่าง ๆ เช่น กรอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าผ่านแดนกรอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าข้ามแดนและกรอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ เป็นต้น

การเชื่อมโยงผู้คน (People-to-people Connectivity) มุ่งเชื่อมโยงการศึกษาและวัฒนธรรมการท่องเที่ยว อาทิ ส่งเสริมความตระหนักรู้เกี่ยวกับอาเซียนในหมู่พลเมือง การสร้างเครือข่ายของมหาวิทยาลัยอาเซียนส่งเสริมความตระหนักรู้ในความแตกต่างของมรดกทางวัฒนธรรมภายในอาเซียนส่งเสริมให้อาเซียนเป็นจุดหมายปลายทางด้านการท่องเที่ยว การสร้างมาตรฐานบริการด้านการท่องเที่ยว เป็นต้น

การพัฒนาและการจัดการโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์ของแต่ละประเทศจะเป็นปัจจัยสำคัญที่จะส่งเสริมให้การปฏิบัติตามแผนแม่บทว่าด้วยการสร้างความเชื่อมโยงระหว่างกันอาเซียน (MPAC) ซึ่งถือเป็นหัวใจสำคัญของประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนที่จะช่วยปลดปล่อยศักยภาพของความเป็นตลาดเดียว (ASEAN Single Market) ได้อย่างเต็มที่ ในฐานะที่เป็นฐานการผลิตที่มีประชากรรวมมากกว่า 600 ล้านคน และผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศ (GDP) รวมกันมากกว่า 2 ล้านล้านเหรียญสหรัฐ

3. โครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์

โครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์ ในเชิงความหมาย คือสิ่งที่ช่วยสนับสนุนกิจกรรมด้านโลจิสติกส์ให้ดำเนินการได้อย่างราบรื่น มีประสิทธิภาพฉะนั้นความหมายของคำว่าโลจิสติกส์จึงมีความสำคัญต่อการศึกษาค้นคว้าครั้งนี้เป็นอย่างมาก แต่ในปัจจุบันการให้คำนิยาม

ของโลจิสติกส์ยังไม่มีข้อสรุปจากทางนักวิชาการ อย่างไรก็ตาม Council of Supply Chain Management Professional (CSCMP, 2006) ซึ่งเป็นองค์กรที่ได้รับการยอมรับจากนักวิจัยจำนวนมากได้ให้ความหมายของการจัดการโลจิสติกส์ (Logistics Management) ว่าเป็นส่วนหนึ่งของระบบห่วงโซ่อุปทานซึ่งเป็นกระบวนการในการวางแผนการดำเนินการ และการควบคุมการเคลื่อนย้ายสินค้าและบริการให้มีประสิทธิภาพและประสิทธิผลรวมไปถึงกระบวนการจัดเก็บสินค้าบริการและข้อมูลที่เกี่ยวข้อง ตั้งแต่จุดเริ่มต้นจนถึงมือผู้บริโภค ซึ่งการจัดการโลจิสติกส์จะมุ่งเน้นที่กระบวนการหรือกิจกรรมที่เกี่ยวกับการเคลื่อนย้ายการจัดเก็บการกระจายสินค้าและบริการการวางแผนการผลิตและการส่งมอบสินค้าจากผู้ผลิตไปยังผู้บริโภคและ CSCMP ยังได้ให้ความหมายของการจัดการห่วงโซ่อุปทาน (Supply Chain Management) ไว้ว่าการจัดการระบบห่วงโซ่อุปทาน คือ การรวมกันของการวางแผนและการจัดการในทุก ๆ กิจกรรมซึ่งมีส่วนเกี่ยวข้องในการจัดซื้อจัดหาการจัดการโลจิสติกส์ และยังรวมไปถึงการประสานและร่วมมือกันระหว่างสมาชิกในระบบห่วงโซ่อุปทานซึ่งประกอบไปด้วยผู้ส่งมอบวัตถุดิบ ลูกค้าหรือผู้ให้บริการลำดับต่าง ๆ โดยระบบห่วงโซ่อุปทานจะมุ่งเน้นกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับการปฏิสัมพันธ์ของกระบวนการต่าง ๆ ภายในห่วงโซ่อุปทานนั้น

อย่างไรก็ดีโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์ที่จะสนับสนุนการเข้าสู่ประชาคมอาเซียนนั้น ไม่อาจกำหนดได้ตามนิยามข้างต้นโดยลำพัง แต่จะต้องอ้างอิงถึงโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์ ในนิยามที่สนับสนุนการดำเนินงานตามแผนแม่บทว่าด้วยความเชื่อมโยงระหว่างกันในอาเซียนอีกด้วย ซึ่งเมื่อพิจารณาพร้อมกันแล้ว โครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์ คือ สิ่งที่ช่วยอำนวยความสะดวกให้การไหลของสินค้าและบริการ รวมถึงข้อมูลในการค้า ทั้งสิ่งอำนวยความสะดวกที่เป็นโครงสร้างสนับสนุนการคมนาคมขนส่ง (Hard Infrastructure) และกฎระเบียบและพิธีการในการค้า (Soft Infrastructure)

ในงานวิจัยนี้จะใช้นิยามข้างต้นเป็นแนวทางในการพิจารณาสถานะของโครงสร้างพื้นฐานของไทยเมื่อเทียบกับประเทศสมาชิกอาเซียน ตามกรอบตัวชี้วัดที่ได้รับความนิยมในระดับนานาชาติ

4. วิธีการวิจัย

ในงานวิจัยนี้จะทบทวนตัวชี้วัดที่นิยมใช้ในการวัดระดับโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์ที่ใช้อยู่ทั่วโลก เพื่อเป็นดัชนีที่ใช้ในการเปรียบเทียบโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์ของไทย เมื่อเทียบกับประเทศอื่น ๆ ในภูมิภาคอาเซียน โดยดัชนีดังกล่าวจะต้องสะท้อนความสามารถในการอำนวยความสะดวกให้การไหลของสินค้าและบริการ รวมถึงข้อมูลในการค้าได้ และมีทั้งองค์ประกอบด้านโครงสร้างสนับสนุนการคมนาคมขนส่ง

(Hard Infrastructure) และกฎระเบียบและวิธีการในการค้า (Soft Infrastructure) และเมื่อได้ดัชนีแล้วจะทำการจำลองสถานการณ์เปรียบเทียบข้อมูลระหว่างประเทศ (Schoemaker P., 2005) เพื่อสะท้อนระดับของการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์ของไทยเมื่อเทียบกับประเทศสมาชิกอาเซียน

5. ดัชนีวัดประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ (Logistics Performance Index: LPI)

ดัชนีวัดประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ (Logistics Performance Index: LPI) ที่พัฒนาขึ้นโดยธนาคารโลก ได้ทำการวัดประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ของประเทศต่างๆ ทั่วโลกโดยในปี 2555 ได้ทำการประเมินประเทศต่างๆ รวมทั้งสิ้น 155 ประเทศ การประเมินนี้อยู่บนพื้นฐานการสำรวจความเห็นของผู้ประกอบการด้านขนส่งที่มีต่อระดับความเป็นมิตร (Friendliness) ของแต่ละประเทศที่เอื้ออำนวยต่อการทำการค้า รวมถึงความซื่อสัตย์ คุณภาพที่ได้จากการสำรวจเชิงลึกในแต่ละประเทศที่เกี่ยวข้องกับสภาพแวดล้อมที่เอื้ออำนวยต่อกิจกรรมด้านโลจิสติกส์ โดยผลลัพธ์จากการสำรวจจะนำเสนอใน 2 มิติ คือ มิติวัดในระดับนานาชาติ (International LPI) ซึ่งจะประเมินใน 6 มุมมอง จากบุคลากรในสายอาชีพโลจิสติกส์ในหลากหลายประเทศ ส่วนมิติที่สองคือ มิติวัดวัดภายในประเทศ (Domestic LPI) ซึ่งให้ข้อมูลทั้งเชิงคุณภาพและเชิงปริมาณเกี่ยวกับบุคลากรในสายวิชาชีพโลจิสติกส์ในประเทศนั้นๆ เช่น สภาพแวดล้อมทางด้านโลจิสติกส์ กระบวนการสำคัญด้านโลจิสติกส์ องค์กรที่เกี่ยวข้องกับโลจิสติกส์ และประสิทธิภาพด้านต้นทุนและเวลาในการดำเนินงานด้านโลจิสติกส์

ในปี 2555 ธนาคารโลกได้กำหนดปัจจัยต่างๆ ในการวัดไว้ 6 ปัจจัย ได้แก่

1. ประสิทธิภาพของพิธีศุลกากร (Customs)
2. คุณภาพโครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure)
3. ความสะดวกในการขนส่งระหว่างประเทศ (International Shipment)
4. ความสามารถของธุรกิจโลจิสติกส์ในประเทศ (Logistics Competence)
5. ความสามารถในการติดตามและสืบค้นสินค้าระหว่างการขนส่ง (Tracking and Tracing) และ
6. การส่งมอบตรงเวลา (Timeliness)

จากผลการสำรวจในปี 2555 ประเทศสิงคโปร์ หนึ่งในสมาชิกอาเซียนถูกจัดอยู่ในอันดับที่ 1 โดยมีคะแนนรวมที่ 4.13 คะแนน โดยมุมมองที่โดดเด่นคือเรื่อง โครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์ที่มีประสิทธิภาพ และการส่งมอบสินค้าที่ตรงเวลา ส่วนประเทศที่ได้ลำดับสอง คือ เกาหลีจากประเทศจีน ได้ 4.12 คะแนน โดยมุมมองที่โดดเด่นคือ ความสะดวกในการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ และการส่งมอบสินค้าที่ตรงเวลา

ตารางที่ 1 แสดงลำดับ LPI ในปี 2555 ของประเทศสมาชิกอาเซียน

Country	LPI Rank	LPI Score	Customs	Infrastructure	International shipments	Logistics competence	Tracking & tracing	Timeliness
Singapore	1	4.13	4.10	4.15	3.99	4.07	4.07	4.39
Malaysia	29	3.49	3.28	3.43	3.40	3.45	3.54	3.86
Thailand	38	3.18	2.96	3.08	3.21	2.98	3.18	3.63
Philippines	52	3.02	2.62	2.80	2.97	3.14	3.30	3.30
Vietnam	53	3.00	2.65	2.68	3.14	2.68	3.16	3.64
Indonesia	59	2.94	2.53	2.54	2.97	2.85	3.12	3.61
Cambodia	101	2.56	2.30	2.20	2.61	2.50	2.77	2.95
Lao PDR	109	2.5	2.38	2.40	2.40	2.49	2.49	2.82
Myanmar	129	2.37	2.24	2.10	2.47	2.42	2.34	2.59

ที่มา: World Bank LPI (2012)

ลำดับ LPI ในปี 2555 ของประเทศสมาชิกอาเซียน แสดงในตารางที่ 1 โดยสิงคโปร์ อยู่ในลำดับ 1 มาเลเซียเป็นอันดับ 2 และไทยเป็นอันดับ 3 โดยประเทศบรูไนไม่ได้อยู่ในการสำรวจครั้งนี้ เมื่อพิจารณาจากคะแนนในแต่ละด้าน พบว่าประเทศไทยมีความโดดเด่นทางด้าน การส่งสินค้าตรงต่อเวลา (Timeliness) มากเป็นอันดับแรก รองลงไปคือ ประเด็นทางด้านความสะดวกในการขนส่งระหว่างประเทศ (International Shipment) ในขณะที่ประเด็นที่เป็นจุดด้อยของไทยคือ ประสิทธิภาพของพิธีศุลกากร (Customs) และ ความสามารถของธุรกิจโลจิสติกส์ (Logistics Competence)

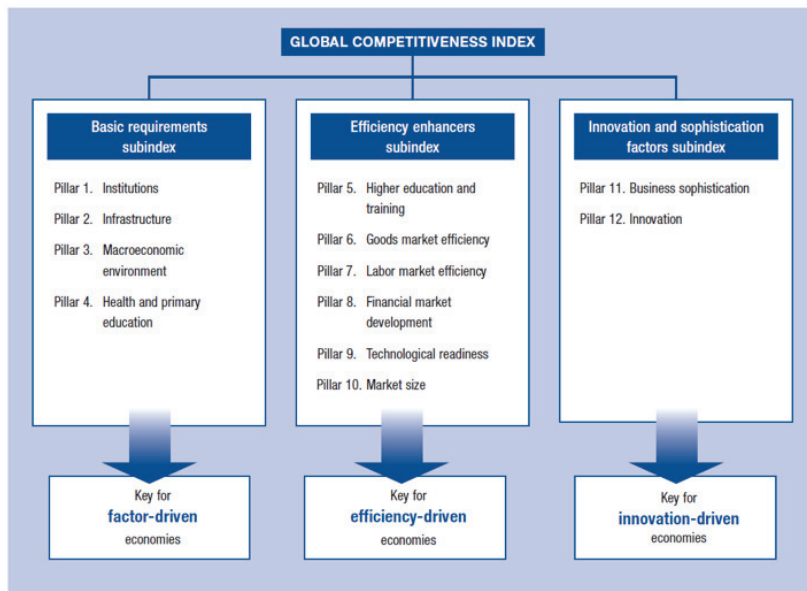
อย่างไรก็ตามดัชนี LPI นั้น หากพิจารณาจากวิธีการวัด จะพบว่าอยู่บนพื้นฐานของความคิดเห็นของบุคลากรในวิชาชีพโลจิสติกส์ซึ่งได้รับการวิพากษ์จากแวดวงวิชาการ ในหลาย ๆ ครั้งถึงแนวโน้มที่ไม่เที่ยงของเครื่องมือวัด จึงมีความจำเป็นที่จะต้องพิจารณาถึงดัชนีอื่นประกอบด้วย

6. ดัชนีวัดความสามารถในการแข่งขัน The Global Competitiveness Index

ดัชนีวัดความสามารถในการแข่งขัน The Global Competitiveness Index (GCI) ของ World Economic Forum โดย WEF ได้จัดอันดับความสามารถในการแข่งขันของประเทศต่าง ๆ ทั่วโลกโดยเน้นปัจจัยด้านการประกอบการธุรกิจเป็นหลัก WEF เริ่มต้นดำเนิน

การจัดอันดับความสามารถในการแข่งขันตั้งแต่ปี 2522 มาเป็นระยะเวลากว่า 33 ปีโดยเสนอในรายงานความสามารถในการแข่งขันของประเทศทั่วโลก และตั้งแต่ปี 2548 เป็นต้นมา WEF ได้วิเคราะห์ความสามารถในการแข่งขันโดยใช้ The Global Competitiveness Index – GCI ซึ่งเป็นเครื่องมือที่ใช้วัดปัจจัยพื้นฐานเศรษฐกิจระดับมหภาคและจุลภาคของความสามารถในการแข่งขันระดับชาติ

WEF ให้นิยาม “ความสามารถในการแข่งขัน” ว่าเป็น “องค์ประกอบของสถาบัน นโยบายและปัจจัยที่ตัดสินระดับผลิตภาพของประเทศใดประเทศหนึ่ง” และระดับผลิตภาพก็จะช่วยเสริมสร้างความมั่งคั่งที่ได้รับจากระบบเศรษฐกิจและช่วยกำหนดอัตราผลตอบแทนที่ได้รับจากการลงทุนซึ่งทั้งหมดนี้ก็จะช่วยผลักดันความเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจกล่าวอีกทางหนึ่งก็คือยิ่งระบบเศรษฐกิจของประเทศสามารถแข่งขันได้มากเท่าไรก็จะเติบโตอย่างยั่งยืนนั่นเอง



ที่มา: The Global Competitiveness Report 2013-2014, World Economic Forum (2013)

รูปที่ 1 โครงสร้างของ The Global Competitiveness Index (GCI)

GCI มีค่าเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักที่แตกต่างกันตามองค์ประกอบที่มีซึ่งในปี 2555 ข้อมูลทั้งหมดที่นำมาใช้เป็นเกณฑ์ชี้วัดนี้มาจากสองทางคือ 1) ข้อมูลเชิงประจักษ์ในรูปสถิติ (Secondary Data หรือ Hard Data) ที่ได้จากแหล่งข้อมูลทั้งภายในประเทศภูมิภาคและองค์ระหว่างประเทศรวมทั้งสถาบันเครือข่ายต่างๆ จำนวน 31 เกณฑ์คิดเป็นสัดส่วน

ประมาณร้อยละ 27.9 และ 2) ข้อมูลจากการสำรวจความคิดเห็นของผู้เชี่ยวชาญจำนวน 80 เกณฑ์หรือคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 72.1 จากจำนวนเกณฑ์ทั้งหมด 111 เกณฑ์โดยตัวชี้วัดทั้งหมดนี้จะถูกแบ่งออกเป็น 12 เส้า (กลุ่ม) และจัดเป็นกลุ่มดัชนีย่อย 3 ด้าน อันได้แก่ดัชนีย่อยด้านปัจจัยขั้นพื้นฐาน 4 เส้าด้านการเพิ่มประสิทธิภาพธุรกิจ 6 เส้าและด้านนวัตกรรมและความชำนาญ 2 เส้าดังรูปที่ 1

การวัดขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศเป็นการวัดว่าประเทศนั้นสามารถจัดการเพื่อนำไปสู่อนาคตทางเศรษฐกิจอย่างไร ไม่ใช่การวัดประสิทธิภาพของเศรษฐกิจในปัจจุบัน (Stephane, 2004) ดัชนีชี้วัดขีดความสามารถในการแข่งขันทางด้านโลจิสติกส์และโซ่อุปทานในงานวิจัยนี้ พัฒนาขึ้นมาจากรายงานความสามารถในการแข่งขันโลก (Global Competitiveness Report) ได้จัดทำขึ้นเป็นประจำทุกปีโดยที่ประชุมสมัชชาเศรษฐกิจโลก (World Economic Forum) รายงานนี้ได้ประเมินระดับการแข่งขันของประเทศในตัวชี้วัดสำคัญต่าง ๆ ที่ส่งผลต่อขีดความสามารถในการแข่งขัน ในแต่ละปีลำดับแต่ละประเทศจะสามารถแตกย่อยลงมาเป็นกลุ่มต่าง ๆ เพื่อขีดความสามารถย่อยในเรื่องนั้น ๆ เช่น โครงสร้างพื้นฐานของประเทศ ระดับความสามารถด้านนวัตกรรม ประสิทธิภาพของตลาดสินค้า เป็นต้น โดยดัชนีที่ว่าหนึ่งร้อยตัวที่จัดทำขึ้นในแต่ละปีจะมีทั้งข้อมูลเชิงปริมาณที่มาจากหน่วยงานต่าง ๆ และข้อมูลเชิงคุณภาพที่ได้จากการสำรวจความคิดเห็นโดยการสอบถามจากผู้บริหารระดับสูงของบริษัทต่าง ๆ ที่อยู่ในแต่ละประเทศ กระจายกลุ่มสำรวจตามลักษณะโครงสร้างทางเศรษฐกิจของประเทศนั้น ๆ

Global Competitiveness Index ที่วัดความสามารถในการแข่งขันของประเทศนั้น แบ่งดัชนีออกเป็น 3 กลุ่มย่อย คือ กลุ่มข้อกำหนดพื้นฐาน (Basic Requirements) อันเป็นปัจจัยพื้นฐานที่จะสร้างให้เกิดความเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจ ประกอบด้วย ดัชนีด้านสถาบัน (Institutions) ดัชนีด้านโครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure) ดัชนีสภาพแวดล้อมเศรษฐกิจมหภาค (Macroeconomic Environment) และดัชนีด้านสุขภาพและการศึกษาขั้นพื้นฐาน (Health and Primary Education)

กลุ่มที่สอง เป็นกลุ่มดัชนีที่ช่วยยกระดับประสิทธิภาพของเศรษฐกิจ (Efficiency Enhancers) ได้แก่ ดัชนีเกี่ยวกับการศึกษาขั้นสูงและการฝึกอบรม (Higher Education and Training) ประสิทธิภาพของตลาดสินค้า (Goods Market Efficiency) ประสิทธิภาพของตลาดแรงงาน (Labor Market Efficiency) การพัฒนาของตลาดเงิน (Financial Market Development) ความพร้อมด้านเทคโนโลยี (Technological Readiness) และขนาดตลาด (Market Size)

กลุ่มสุดท้าย เป็นกลุ่มดัชนีที่สร้างความล้ำหน้าและนวัตกรรมให้แก่ธุรกิจ (Innovation and Sophistication factors) ได้แก่ ดัชนีความล้ำหน้าทางธุรกิจ (Business Sophistication) และดัชนีทางด้านนวัตกรรม (Innovation)

อย่างไรก็ตามรายงาน Global Competitiveness Report ไม่ได้ทำการสำรวจทุกประเทศในโลกเนื่องจากข้อจำกัดทางด้านกรเข้าถึงข้อมูล และทรัพยากรอื่นๆ แต่สำหรับภูมิภาคอาเซียน รายงานในปีนี้มีรายละเอียดครบสำหรับทุกประเทศสมาชิก และถือว่าเป็นรายงานที่มีความสมบูรณ์ในแง่ของข้อมูลมากที่สุดเมื่อเทียบกับรายงานอื่นที่มีลักษณะคล้ายกัน เช่น IMD World Competitiveness Yearbook ซึ่งรายงานข้อมูลประเทศในกลุ่มอาเซียนน้อยกว่า (Stephane, 2004)

The Global Competitiveness Report 2013-2014 ได้จัดอันดับความสามารถในการแข่งขันของประเทศต่างๆ ทั่วโลกในช่วงปี พ.ศ. 2556-2557 โดยดัชนี GCI (Global Competitiveness Index) ได้ผลว่าประเทศไทยนั้นขยับดีขึ้นจากอันดับที่ 38 ไปอยู่อันดับที่ 37 ของโลก และอยู่ในลำดับที่ 4 ของกลุ่มอาเซียน ส่วนประเทศสมาชิกอาเซียนประเทศอื่นๆ นั้นสามารถดูรายละเอียดได้จากตารางที่ 2

ตารางที่ 2 แสดงข้อมูลพื้นฐานของประเทศสมาชิกอาเซียนในปี 2555 ตามลำดับ GCI Ranking

Country	GCI Rank	Population (millions)	GDP (US\$Billion)	GDP per Capita (US\$)	GDP as %share of world total
Singapore	2	5.2	276.5	51,162	0.39
Malaysia	24	28.9	303.5	10,304	0.6
Brunei	26	0.4	16.6	41,703	0.03
Thailand	37	69.5	365.6	5,678	0.78
Indonesia	38	242.3	878.2	3,592	1.46
Philippines	59	94.9	250.4	2,614	0.51
Vietnam	70	87.8	138.1	1,528	0.39
Lao PDR	81	6.3	9.2	1,446	0.02
Cambodia	88	14.3	14.2	934	0.04
Myanmar	139	48.3	53.1	835	0.11

ที่มา: The Global Competitiveness Report 2013-2014, World Economic Forum (2013)

การเลือกดัชนีเพื่อบ่งชี้สถานะโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์ของไทยนั้น จะพิจารณาจากความเกี่ยวข้องของดัชนีต่าง ๆ ตามคำนิยามของโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์ที่กำหนดไว้ข้างต้น ซึ่งมีดัชนีที่เกี่ยวข้อง 2 กลุ่มดัชนี คือ ดัชนีในเสาหลักที่สอง ด้านโครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure) และดัชนีในเสาหลักที่หก ด้านประสิทธิภาพของตลาดสินค้า (Goods Market Efficiency) ค่าของดัชนีที่มาจากการสำรวจความคิดเห็นจะมีค่าสูงสุดที่ 7 ซึ่งหมายความว่าประเทศนั้นมีขีดความสามารถในปัจจุบันที่ระดับมากที่สุด และ 1 หมายถึงมีน้อยที่สุด

โครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์และขนส่งเป็นองค์ประกอบที่ทำให้เกิดขีดความสามารถในการแข่งขันด้านโลจิสติกส์ควมมีประสิทธิภาพและความครอบคลุมของโครงสร้างเหล่านี้เป็นปัจจัยสำคัญที่ทำให้มั่นใจว่าเศรษฐกิจจะถูกขับเคลื่อนไปอย่างมีประสิทธิภาพ มีการเจริญเติบโตที่เด่นชัดรวมถึงการลดความแตกต่างทางรายได้และความยากจนของประชากรนอกจากนี้โครงสร้างพื้นฐานยังเป็นสิ่งที่กำหนดว่ากิจกรรมทางเศรษฐกิจต่าง ๆ จะเกิดขึ้นในบริเวณใดโครงสร้างพื้นฐานที่ดีนั้นจะช่วยให้การเคลื่อนย้ายสินค้าและบริการระหว่างพื้นที่เป็นไปอย่างสะดวกรวดเร็ว

การเลือกรูปแบบของการขนส่งที่มีประสิทธิภาพไม่ว่าจะผ่านทางถนนระบบราง ท่าเรือหรือการขนส่งทางอากาศนั้นจะช่วยให้กิจการสามารถขนส่งสินค้าและบริการไปยังตลาดเป้าหมายได้ทันเวลาและปลอดภัยฉะนั้นปัจจัยด้านโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์และขนส่งจะสะท้อนผ่านดัชนีทั้งหมด6ดัชนีด้วยกันคือ (1) คุณภาพโครงสร้างพื้นฐานโดยรวม (2) คุณภาพถนน (3) คุณภาพโครงสร้างพื้นฐานทางรถไฟ (4) คุณภาพโครงสร้างพื้นฐานท่าเรือและ (5) คุณภาพโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งทางอากาศ

ตารางที่ 3 แสดงลำดับ The Global Competitiveness Index (GCI) ในด้านโครงสร้างพื้นฐานด้าน โลจิสติกส์ โดย WEF ในปี 2556-2557 ของประเทศสมาชิกอาเซียน

Country	GCI Rank	GCI Score	Quality of Overall Infrastructure	Quality of Roads	Quality of Railroad Infrastructure	Quality of Port Infrastructure	Quality of Air Transport Infrastructure
Singapore	2	5.6	5	7	10	2	1
Malaysia	24	5	25	23	18	24	20
Brunei	26	4.9	39	35	N/A	49	55
Thailand	37	4.5	61	42	72	56	34
Indonesia	38	4.5	82	78	44	89	68
Philippines	59	4.3	98	87	89	116	113
Vietnam	70	4.2	110	102	58	98	92
Lao PDR	81	4.1	65	65	N/A	137	76
Cambodia	88	4	86	80	91	81	90
Myanmar	139	3.2	146	138	104	136	146

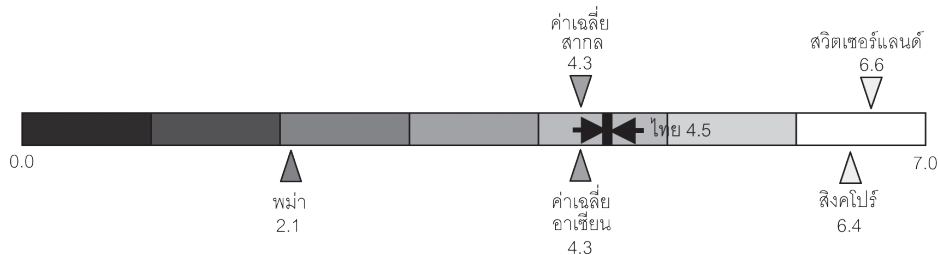
ที่มา: The Global Competitiveness Report 2013-2014, World Economic Forum (2013)

ข้อมูลผลของการสำรวจตามตารางที่ 3 มาจากรายงานของที่ประชุมสมัชชาเศรษฐกิจโลก (World Economic Forum) ในช่วงปี 2556-2557 โดยข้อมูลจะแสดงถึงลำดับของค่าดัชนีด้านโครงสร้างพื้นฐานโลจิสติกส์ของประเทศในกลุ่มอาเซียน โดยหากเปรียบเทียบแล้ว ประเทศไทยมีคุณภาพโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งทางอากาศโดดเด่นที่สุดเมื่อเทียบกับรูปแบบการขนส่งอื่นๆ แต่หากเทียบในกลุ่มอาเซียนโดยรวมแล้ว ไทยยังอยู่ในลำดับที่ไม่ดีนัก โดยเฉพาะคุณภาพของระบบการขนส่งทางราง และในส่วนต่อไปจะกล่าวถึงรายละเอียดของตัวชี้วัดแต่ละตัวทางด้านโครงสร้างพื้นฐานโลจิสติกส์

คุณภาพโครงสร้างพื้นฐานโดยรวม (Quality of overall infrastructure)

ระดับคุณภาพโครงสร้างพื้นฐานโดยรวมนั้นสะท้อนถึงความครอบคลุมและความเป็นมาตรฐานระดับสากลของโครงสร้างพื้นฐานของประเทศครอบคลุมเรื่องการขนส่ง การสื่อสารและพลังงานระดับคุณภาพโครงสร้างพื้นฐานของประเทศในกลุ่มอาเซียนนั้นอยู่ในระดับ 4.3 เท่ากับค่าเฉลี่ยสากลทั้งนี้ประเทศสวิตเซอร์แลนด์ได้รับการประเมินสูงที่สุดในโลกที่ระดับ 6.6 และสิงคโปร์หนึ่งในประเทศในกลุ่มอาเซียนอยู่ที่ระดับ 6.4 เป็นอันดับ 5

ของโลกระดับต่ำสุดในอาเซียนคือพม่าโดยที่ประเทศไทยอยู่ที่ระดับ 4.5 สูงกว่าค่าเฉลี่ยระดับอาเซียนเพียงเล็กน้อย

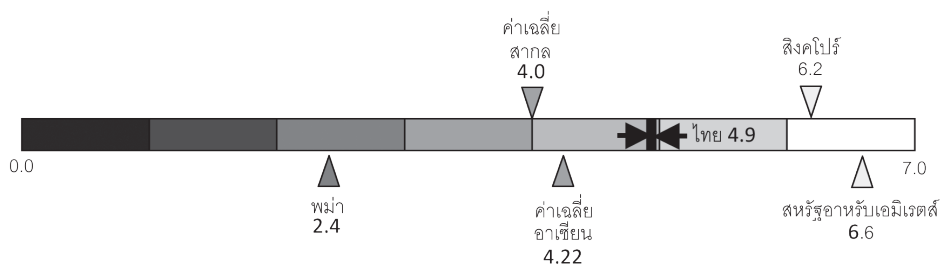


Singapore	Malaysia	Brunei	Thailand	Lao PDR	Indonesia	Cambodia	Philippines	Vietnam	Myanmar
6.4	5.5	5.1	4.5	4.4	4	3.9	3.7	3.4	2.1

รูปที่ 2 แสดงการเปรียบเทียบระดับคุณภาพโครงสร้างพื้นฐานโดยรวมในอาเซียน

คุณภาพถนน (Quality of roads)

ระดับคุณภาพถนนนั้นจะสะท้อนระดับการพัฒนาของถนนภายในประเทศว่ามีระดับความเป็นมาตรฐานสากลเพียงใดโดยประเทศไทยนั้นอยู่ในระดับ 4.9 เมื่อเทียบกับค่าเฉลี่ยสากลที่ 4.0 และค่าเฉลี่ยของอาเซียนที่ 4.22 ทั้งนี้ถ้าเทียบระดับคุณภาพของถนนในโลกนั้นสิงคโปร์จัดอยู่ในอันดับ 5 ของโลกที่คะแนน 6.2 โดยตามลำดับที่ 1 คือ สหรัฐอาหรับเอมิเรตส์ที่ 6.6 ระดับความห่างคุณภาพการพัฒนาถนนในอาเซียนนั้นแตกต่างกันเป็นอย่างมาก

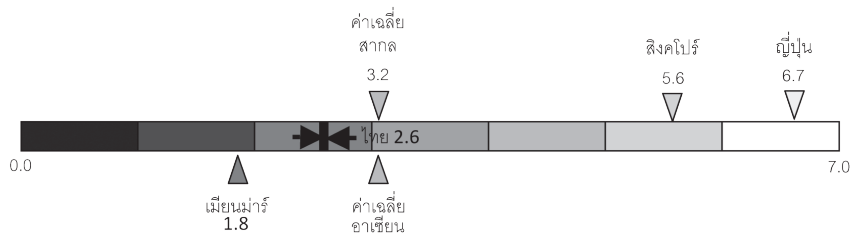


Singapore	Malaysia	Brunei	Thailand	Lao PDR	Indonesia	Cambodia	Philippines	Vietnam	Myanmar
6.2	5.4	5	4.9	4.2	3.7	3.7	3.6	3.1	2.4

รูปที่ 4 แสดงการเปรียบเทียบระดับคุณภาพของถนนในอาเซียน

คุณภาพโครงสร้างพื้นฐานทางรถไฟ (Quality of railroad infrastructure)

ระดับคุณภาพโครงสร้างพื้นฐานทางรถไฟนั้นจะสะท้อนระดับการพัฒนาของโครงสร้างพื้นฐานทางรถไฟภายในประเทศว่ามีระดับความเป็นมาตรฐานสากลเพียงใดโดยทั่วโลกให้ความเชื่อมั่นกับคุณภาพโครงสร้างพื้นฐานด้านรถไฟแก่ประเทศญี่ปุ่นสูงที่สุดที่ระดับ 6.7 โดยที่ประเทศในกลุ่มอาเซียนสิงคโปร์ก็ยังคงเป็นผู้นำด้านรถไฟเช่นเดียวกับด้านถนนโดยอยู่ในอันดับ 10 ของโลก ส่วนประเทศไทยนั้นมีระดับต่ำกว่าค่าเฉลี่ยสากลและค่าเฉลี่ยอาเซียนที่ 3.2 โดยประเทศไทยอยู่ที่ระดับ 2.6 เท่านั้น ต่ำกว่าเวียดนามแสดงให้เห็นว่าการพัฒนาคุณภาพโครงสร้างพื้นฐานทางรถไฟเป็นสิ่งสำคัญที่จะช่วยทำให้ประเทศมีขีดความสามารถในการแข่งขันในประเด็นนี้สูงขึ้น

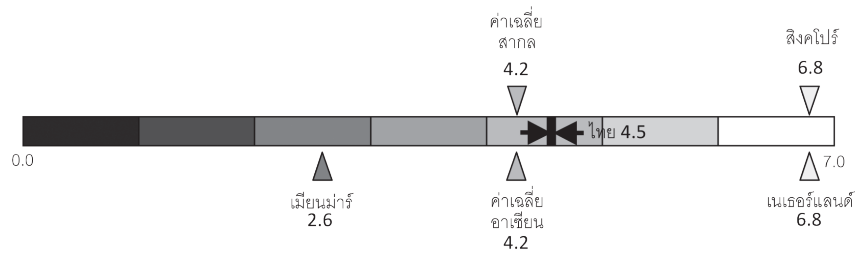


Singapore	Malaysia	Indonesia	Vietnam	Thailand	Philippines	Cambodia	Myanmar	Brunei	Lao PDR
5.6	4.8	3.5	3	2.6	2.1	2	1.8	N/A	N/A

รูปที่ 5 แสดงการเปรียบเทียบระดับคุณภาพของโครงสร้างพื้นฐานทางรถไฟในอาเซียน

คุณภาพโครงสร้างพื้นฐานท่าเรือ (Quality of port infrastructure)

ระดับคุณภาพโครงสร้างพื้นฐานท่าเรื่อนั้นจะสะท้อนระดับการพัฒนาของโครงสร้างพื้นฐานทางด้านท่าเรือภายในประเทศว่ามีระดับความเป็นมาตรฐานสากลเพียงใดโดยที่ 1 หมายถึงด้อยพัฒนาเป็นอย่างมากค่าเฉลี่ยสากลของคุณภาพท่าเรืออยู่ที่ระดับ 4.2 เท่ากับค่าเฉลี่ยของอาเซียนทั้งนี้ประเทศไทยอยู่ที่ระดับ 4.5 สูงกว่าค่าเฉลี่ยอาเซียนเพียงเล็กน้อยโดยที่สิงคโปร์เป็นประเทศที่มีระดับคุณภาพโครงสร้างพื้นฐานท่าเรือสูงที่สุดอยู่ที่ระดับ 6.8 และสูงสุดเป็นอันดับ 2 ของโลกและเนเธอร์แลนด์อยู่ที่อันดับ 1 ที่ระดับ 6.8

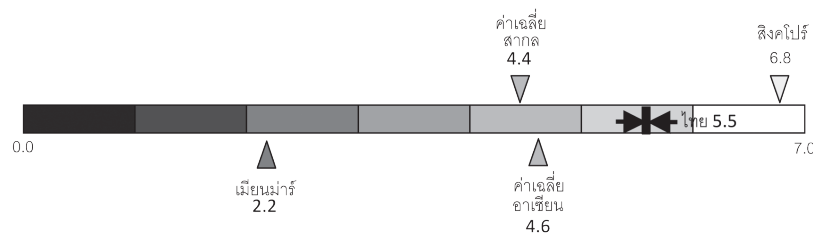


Singapore	Malaysia	Brunei	Thailand	Cambodia	Indonesia	Vietnam	Philippines	Lao PDR	Myanmar
6.8	5.4	4.7	4.5	4	3.9	3.7	3.4	2.6	2.6

รูปที่ 6 แสดงการเปรียบเทียบระดับคุณภาพของโครงสร้างพื้นฐานท่าเรือในอาเซียน

คุณภาพโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งทางอากาศ (Quality of air transport infrastructure)

ระดับคุณภาพโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งทางอากาศนั้นจะสะท้อนว่ามีระดับการพัฒนาภายในประเทศว่ามีระดับความเป็นมาตรฐานสากลเพียงใดโดยที่ค่าเฉลี่ยสากลของคุณภาพโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งทางอากาศอยู่ที่ระดับ 4.4 และค่าเฉลี่ยอาเซียนอยู่ที่ระดับ 4.6 สูงกว่าระดับสากลเล็กน้อยประเทศที่จัดการคุณภาพโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งทางอากาศในโลกได้ดีที่สุดคือสิงคโปร์ที่ระดับ 6.8 ทั้งนี้ประเทศไทยถูกประเมินได้ระดับที่ 5.5 และต่ำที่สุดคือประเทศเมียนมาร์ได้ระดับที่ 2.2

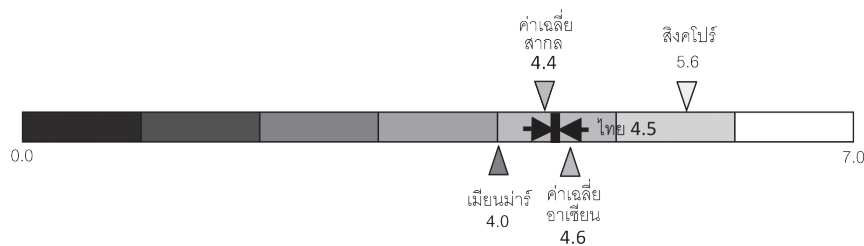


Singapore	Malaysia	Thailand	Brunei	Indonesia	Lao PDR	Cambodia	Vietnam	Philippines	Myanmar
6.8	5.8	5.5	4.8	4.5	4.3	4.1	4	3.5	2.2

รูปที่ 7 แสดงการเปรียบเทียบระดับคุณภาพของโครงสร้างพื้นฐานขนส่งทางอากาศในอาเซียน

การปรากฏอยู่ของการกีดกันทางการค้า (Prevalence of trade barriers)

การใช้มาตรการกีดกันทางการค้านั้นส่งผลให้คู่ค้ามีความยากลำบากในการดำเนินธุรกิจร่วมด้วย ทั้งนี้ระดับการปรากฏอยู่ของการกีดกันทางการค้าส่งผลกระทบต่อความน่าสนใจในการลงทุนของประเทศโดยประเทศไทยถูกจัดให้อยู่ในอันดับ 3 ของอาเซียนที่คะแนน 4.5 เท่ากับค่าเฉลี่ยของอาเซียนในขณะที่ค่าเฉลี่ยสากลอยู่ที่ 4.3 ทั้งนี้เขตการปกครองพิเศษฮ่องกงได้รับคะแนนสูงที่สุดที่ 5.8 โดยที่สิงคโปร์เป็นประเทศในกลุ่มอาเซียนที่มีลำดับที่ดีที่สุดอยู่ที่อันดับ 4 ของโลกด้วยคะแนน 5.6 คะแนน ส่วนเมียนมาร์นั้นได้คะแนนน้อยที่สุดในอาเซียนที่ 4 คะแนน

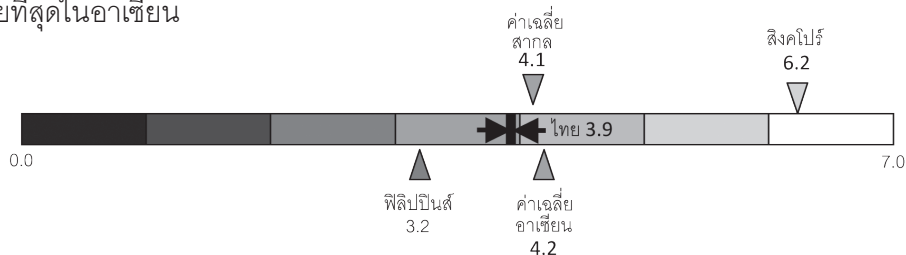


Singapore	Malaysia	Thailand	Philippines	Brunei	Indonesia	Lao PDR	Cambodia	Vietnam	Myanmar
5.6	4.8	4.5	4.4	4.3	4.3	4.3	4.3	4	4

รูปที่ 8 แสดงการเปรียบเทียบระดับการปรากฏอยู่ของการกีดกันทางการค้าในอาเซียน

ภาระในกระบวนการด้านศุลกากร (Burden of customs procedures)

ประสิทธิภาพในกระบวนการด้านศุลกากรช่วยส่งเสริมให้การค้าระหว่างประเทศเป็นไปอย่างสะดวกรวดเร็วซึ่งสะท้อนผ่านดัชนีภาระในกระบวนการด้านศุลกากรโดยอาเซียนมีค่าเฉลี่ยอยู่ที่ 4.2 ซึ่งมีความใกล้เคียงกับค่าเฉลี่ยสากลที่ 4.1 ทั้งนี้ประเทศไทยมีระดับอยู่ที่ 3.9 ต่ำกว่าค่าเฉลี่ยสะท้อนให้เห็นความจำเป็นที่จะต้องมีการทบทวนกระบวนการด้านศุลกากรของประเทศให้สามารถอำนวยความสะดวกทางการค้าให้มากขึ้นประเทศสิงคโปร์ได้ระดับ 6.2 ซึ่งเป็นระดับที่สูงที่สุดในโลกส่วนประเทศฟิลิปปินส์ได้ระดับ 3.2 ซึ่งน้อยที่สุดในอาเซียน



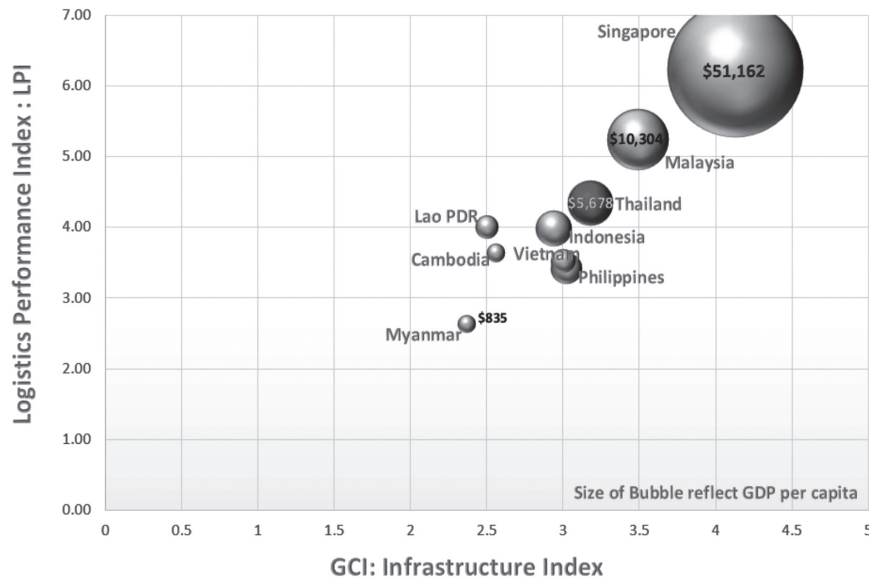
Singapore	Malaysia	Brunei	Lao PDR	Indonesia	Thailand	Vietnam	Cambodia	Myanmar	Philippines
6.2	5	4.7	4.2	4	3.9	3.5	3.5	3.3	3.2

รูปที่ 9 แสดงการเปรียบเทียบระดับภาวะในกระบวนการด้านศุลกากรในอาเซียน

7. บทสรุปงานวิจัย

จากปัจจัยที่บ่งชี้ถึงระดับสถานะโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์ตามที่กล่าวไปข้างต้นแล้วนั้นจะเห็นได้ว่ามีหลายดัชนีที่ประเทศไทยยังมีขีดความสามารถในระดับที่ต่ำกว่าระดับเฉลี่ยของประเทศในกลุ่มภูมิภาคอาเซียน จึงจำเป็นที่จะต้องมีการกำหนดแนวทางในการพัฒนาเพื่อยกระดับขีดความสามารถดังกล่าวให้เหนือกว่าหรือทัดเทียมประเทศในกลุ่มภูมิภาคเพื่อไม่ให้เกิดความเสียหายเปรียบเทียบในการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน ซึ่งปัจจัยที่ควรพิจารณาได้แก่คุณภาพโครงสร้างพื้นฐานทางรถไฟที่เป็นองค์ประกอบทางด้านโครงสร้างพื้นฐานคมนาคมขนส่ง (Hard Infrastructure) นั้นแทบทุกประเทศในกลุ่มภูมิภาคอาเซียนมีข้อเสียเปรียบในเรื่องระบบการขนส่งทางรถไฟทั้งสิ้น แต่สำหรับประเทศไทยถือว่ามีระดับต่ำกว่าค่าเฉลี่ยของประเทศในกลุ่มภูมิภาค สะท้อนให้เห็นถึงระดับของระบบขนส่งทางรางของไทยที่ยังมีความจำเป็นที่จะต้องได้รับการพัฒนาอีกเป็นอย่างมาก เพื่อให้สามารถเป็นโครงสร้างพื้นฐานที่จะช่วยลดต้นทุนในการขนส่งสินค้าได้อย่างมีประสิทธิภาพ

ขณะที่ประเด็นโครงสร้างพื้นฐานที่ช่วยอำนวยความสะดวกทางการค้า (Soft Infrastructure) นั้น ดัชนีด้านกระบวนการศุลกากร (Customs) เป็นสิ่งที่ประเทศไทยควรพัฒนาอย่างยิ่ง เมื่อพิจารณาทั้งจากดัชนี LPI และ GCI เพราะเมื่อกระบวนการศุลกากรสามารถอำนวยความสะดวกทางการค้าได้ จะทำให้เวลาและต้นทุนในการค้าระหว่างประเทศลดลง (Banomyong R., 2005) โดยที่รัฐจะต้องเป็นผู้มีส่วนร่วมอย่างจริงจังในการแก้ไขปัญหา ทั้งเรื่องการนำระบบสารสนเทศ (National Single Window) มาใช้สนับสนุนงานด้านพิธีการให้เกิดความสะดวกรวดเร็วขึ้น และการลดหรือรวมขั้นตอนในกระบวนการให้สั้นลง



รูปที่ 9 แสดงความสัมพันธ์ระหว่าง LPI และค่า GCI ที่พิจารณาเฉพาะในส่วนโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์ เปรียบเทียบกับรายได้ต่อหัวประชากร (GDP per capita: US\$) ในปี 2555

เมื่อนำข้อมูลดัชนี LPI ของ World Bank และดัชนี GCI เฉพาะส่วนโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์ที่ได้นำเสนอ มานำเสนอตามรูปที่ 9 จะพบว่าทั้งสองดัชนีแสดงผลพหุสถานะด้านโครงสร้างพื้นฐานโลจิสติกส์ของกลุ่มประเทศอาเซียนค่อนข้างไปในทิศทางเดียวกัน คือประเทศที่มีดัชนี GCI สูง ก็จะมีดัชนี LPI สูงด้วย นอกจากนี้หากพิจารณาข้อมูลรายได้ต่อหัวประชากร (GDP per capita) ประกอบด้วย จะพบว่าประเทศที่มีดัชนีโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์สูงก็มีแนวโน้มที่จะมีรายได้ต่อหัวประชากรสูงด้วย โดยพบว่าประเทศสิงคโปร์ซึ่งเป็นประเทศที่มีดัชนีทั้ง 2 ค่าสูงที่สุด มีรายได้ต่อหัวประชากรสูงที่สุดอยู่ที่ 51,162 เหรียญสหรัฐในปี 2555 ขณะที่ประเทศไทยอยู่ที่ลำดับ 3 มีรายได้ต่อหัวประชากรที่ประมาณ 5,678 เหรียญสหรัฐ

สรุปได้ว่าหากประเทศไทยมีระดับโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์ส่วนใหญ่นั้นเหนือกว่าค่าเฉลี่ยของประเทศในอาเซียน เช่น โครงสร้างพื้นฐานการขนส่งทางอากาศ ทางถนน และโครงสร้างพื้นฐานด้านท่าเรือ ในขณะที่การขนส่งทางรางยังคงอยู่ในระดับต่ำ เช่นเดียวกับกระบวนการทางศุลกากร หากประเทศไทยต้องการเป็นประเทศที่มีรายได้สูงขึ้น และมีขีดความสามารถในการแข่งขันที่เพิ่มขึ้น ปัจจัยที่สำคัญประการหนึ่งคือต้องพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์ให้ดีขึ้นเมื่อเทียบกับประเทศอื่นๆ โดยเฉพาะระบบการขนส่งทางราง และกระบวนการด้านศุลกากร

เอกสารอ้างอิง

- Banomyong, Ruth (2005). **Logistics impact on trade and economic development in Lao PDR: The Thai factor**. Bangkok: ThammasatUniversity, 2005
- International Institute for Management Development (2013) **World Competitiveness online**, Available from: <https://www.worldcompetitiveness.com/OnLine/App/Index.htm> Access on August, 18 2013
- Logistics Performance Index: LPI(2012), **World Bank** LPI Available from <http://lpi.worldbank.org/> Access on August, 18 2013
- Sanjaya, L. (2001) **Competitiveness Indices and Developing Countries: An Economic Evaluation of the Global Competitiveness Report**, World evelopment, vol. 29, no. 9, pp. 1501-1525.
- Schoemaker, Paul J.H. (1995) **Scenario Planning: A Tool for Strategic Thinking**, Sloan Management Review. Winter: 1995, pp.25-40.
- Stéphane, G. (2004) **Competitiveness of nations: the fundamentals**, IMD World Competitiveness Yearbook.
- The Council of Supply Chain Management Professionals: CSCMP (2013), www.cscmp.org, Access on November 20 2013.
- The ASEAN official website, www.asean.org, Access on November 20 2013.
- TEIXEIRA, António Carlos (2006), **Transport policies in light of the new economic geography: The Portuguese experience** Regional Science and Urban Economics, 36 (4), July, 450-466.
- WORLD Economic Forum **The Global Competitiveness Report 2013–2014**, Available from: <http://www.weforum.org/reports/global-competitiveness-report-2013-2014>, Access on November, 20 2013.
- กฤษณ์ ปัทมะโรจน์ (2554) **ขีดความสามารถในการแข่งขันด้านโลจิสติกส์และโซ่อุปทานของประเทศในกลุ่มอาเซียนวารสารบริหารธุรกิจมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์: ฉบับพิเศษเนื่องในโอกาสครบรอบ 73 ปีของการสถาปนาคณะพาณิชยศาสตร์และการบัญชีมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์**
- อุษณีย์ศรีรัตน (2555) **ความเชื่อมโยงระหว่างกันในอาเซียน..... เชื่อมโยงอย่างไรค้นหา** จาก http://www.prd.go.th/ewt_dl_link.php?nid=39779 ค้นหาเมื่อ 13 ตุลาคม 2555