

รื้ออบด้านก่อนมีรถไฟความเร็วสูง: การพัฒนาเทคโนโลยีของระบบขนส่งทางรางและ

ความพร้อมในสำหรับการเข้าสู่ AEC ในปี 2558

(Railway Technology Development of ASEAN: Readiness for AEC in 2015)

“มุมมองด้านโลจิสติกส์ใน AEC โอกาสและช่องทางของประเทศไทย”



คุณเกริกกล้า สอนธิมาศ

Mr. Krikkla Sonthimas

ประธานสมาพันธ์โลจิสติกส์ไทย

ณ ห้องประชุม Auditorium ตึก Convention Center

อุทยานวิทยาศาสตร์ประเทศไทย จ.ปทุมธานี

วันที่ 3 เมษายน พ.ศ. 2556

การรถไฟแห่งประเทศไทย: ข้อมูลทั่วไป

- พื้นที่โครงการ รวม 647-2-18.5 ไร่ แยกเป็นพื้นที่ใช้สอย 2 ส่วน
 1. พื้นที่สัมปทาน 6 สถานี 379.715 ไร่
 2. พื้นที่ส่วนกลางและส่วนอำนวยความสะดวก 267.831 ไร่
- วัตถุประสงค์ (เบื้องต้น) ออกแบบเพื่อ **รองรับปริมาณตู้คอนเทนเนอร์ผ่านเข้า-ออก ปีละ 400,000-600,000 TEU** (ใน 5 ปี แรก)
- งบประมาณการก่อสร้าง 2,943.543 ล้านบาท
- เปิดดำเนินการ เมื่อวันที่ 9 เมษายน พ.ศ. 2539

- ชื่อ สถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่องที่ลาดกระบัง (LICD)
- หน่วยงานต่างๆ ภายใน LICD
 - การรถไฟแห่งประเทศไทย (SRT) รับผิดชอบการให้สัมปทาน และการบริการขนส่งทางรางระหว่าง ไอซีดี ลาดกระบัง ถึงท่าเรือแหลมฉบัง
 - ผู้ประกอบการสถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง (Module Operator) รับผิดชอบการให้บริการระบบนำเข้า-ส่งออกสินค้า
 - หน่วยงานราชการอื่นๆ รับผิดชอบให้บริการในส่วนพิธีการที่เกี่ยวข้องกับการนำเข้า-ส่งออก

2/ 36

วัตถุประสงค์การจัดตั้ง ไอซีดี ลาดกระบัง

- ปี พ.ศ. 2532 รัฐบาลไทยร่วมกับ JICA ศึกษาการก่อสร้าง ICD เพื่อรองรับการเปิดใช้งานท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบัง โดยเห็นควรก่อสร้าง ICD ที่ลาดกระบัง โดยมีวัตถุประสงค์ (ตามมติ ครม.) ได้แก่
 1. ช่วยอำนวยความสะดวกการนำเข้า-ส่งออก
 2. ส่งเสริมให้มีการใช้ท่าเรือแหลมฉบังมากขึ้น โดยลดอัตราค่าขนส่งสินค้าระหว่าง กทม.- ท่าเรือแหลมฉบัง
 3. สนับสนุนนโยบายแก้ไขปัญหาความแออัดของท่าเรือกรุงเทพ (คลองเตย) ตามแผนเพิ่มประสิทธิภาพการค้าและการลงทุนของประเทศ
 4. สนับสนุนให้มีการขนส่งระบบระหว่าง กทม.- ท่าเรือแหลมฉบังเพื่อประโยชน์ด้านสิ่งแวดล้อมและอนุรักษ์พลังงาน

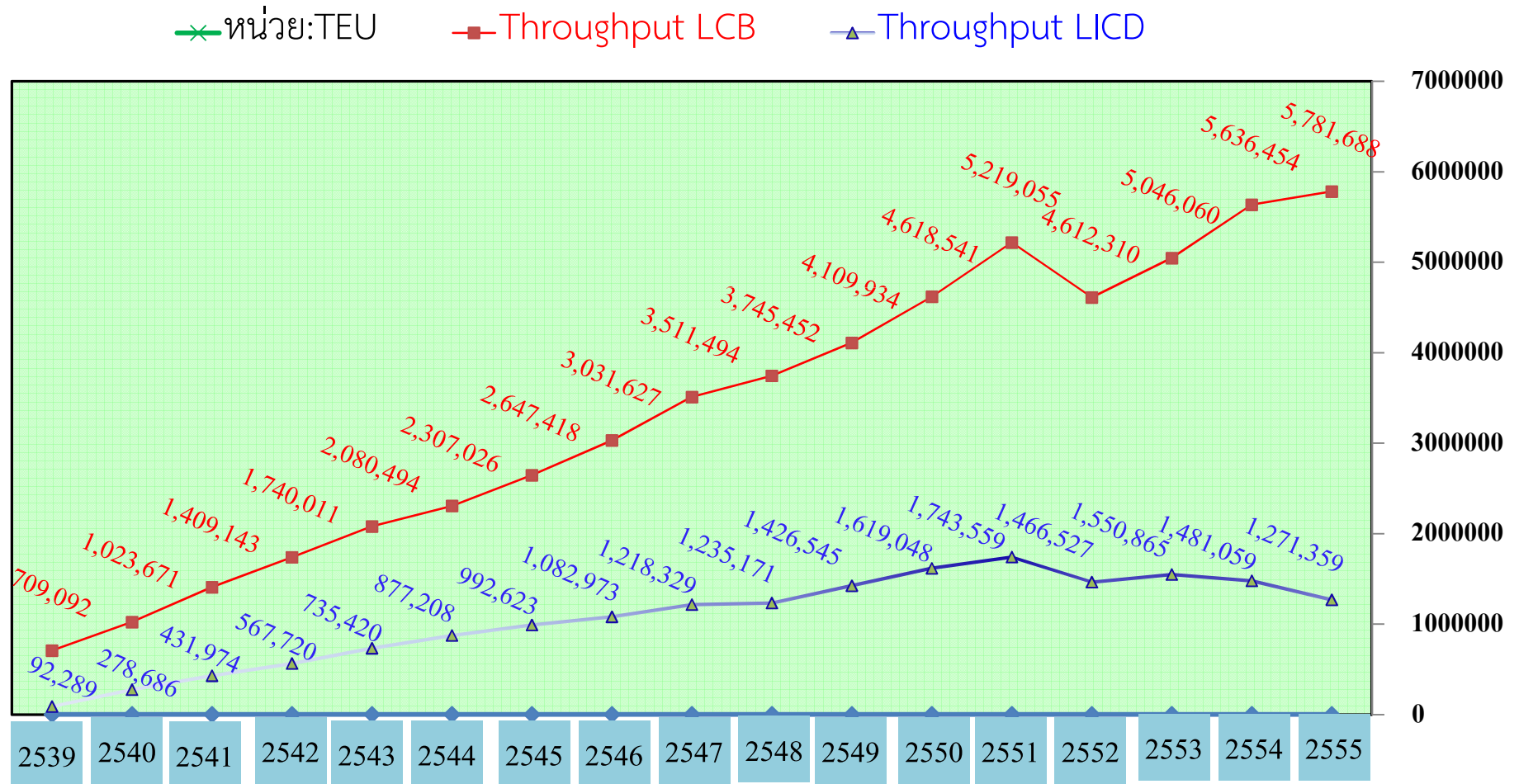
รายชื่อผู้ประกอบการ ไอซีดี ลาดกระบัง

- ❖ สถานี A บริษัท สยามชอร์ไซด์ เซอร์วิส จำกัด (SSS)
- ❖ สถานี B บริษัท อีสเทิร์นซี แพลมฉบับัง เทอร์มินัล จำกัด (ESCO)
- ❖ สถานี C บริษัท เอเวอร์กรีนคอนเทนเนอร์ เทอร์มินัล (ประเทศไทย) จำกัด (ECTT)
- ❖ สถานี D บริษัท ทิฟฟา ไอซีดี จำกัด (TIFFA)
- ❖ สถานี E บริษัท ไทยฮันจิน โลจิสติกส์ จำกัด (THL)
- ❖ สถานี F บริษัท เอ็น. วาย. เค. ดิสทริบิวชั่น เซอร์วิส (ประเทศไทย) จำกัด (NICD)

หน่วยงานราชการใน ไอซีดี ลาดกระบัง

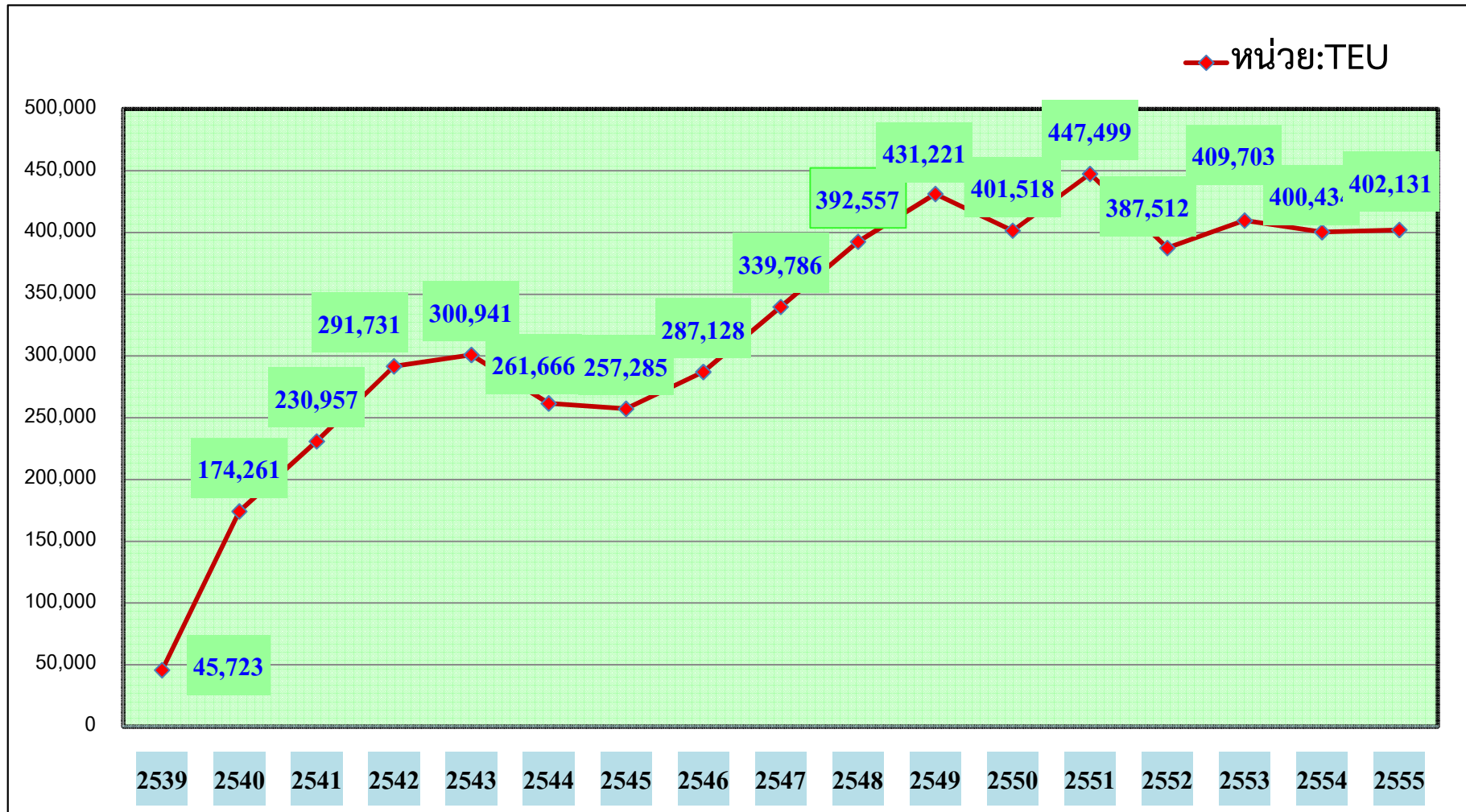
- ❖ สำนักงานศุลกากรตรวจสินค้าลาดกระบัง
- ❖ ด้านตรวจพืชลาดกระบัง
- ❖ ด้านตรวจสัตว์ป่าลาดกระบัง
- ❖ ด้านตรวจสัตว์น้ำลาดกระบัง
- ❖ ด้านกักกันสัตว์ชลบุรี
- ❖ ด้านป่าไม้กรุงเทพ
- ❖ ด้านอาหารและยา

เปรียบเทียบปริมาณตู้สินค้าผ่านเข้าออก ท่าเรือแหลมฉบังกับ ICD ลาดกระบัง ตั้งแต่ปี 2539-2555

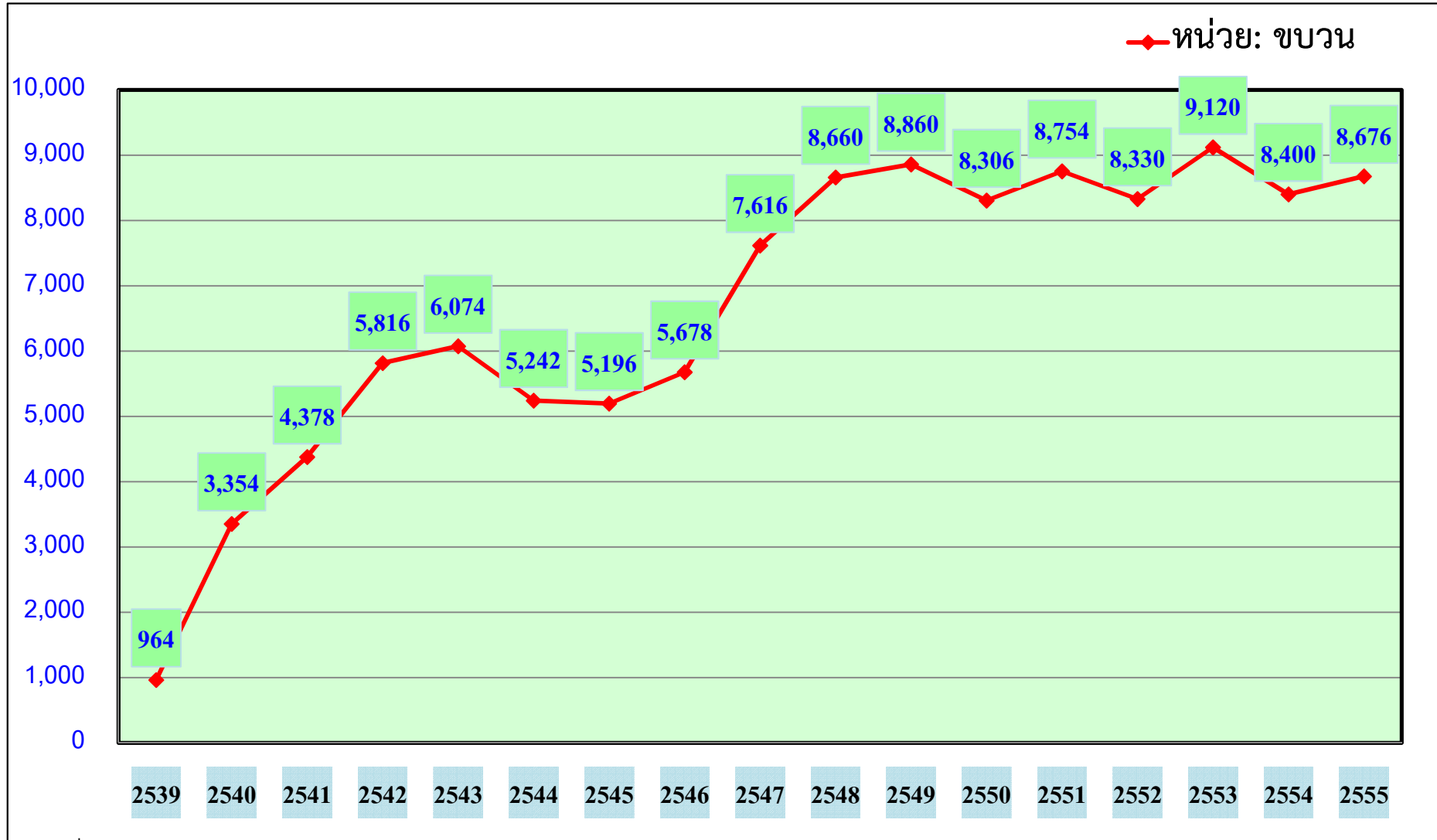


แหล่งที่มา: การรถไฟแห่งประเทศไทย

ปริมาณการขนส่งปี พ.ศ.2539-2555

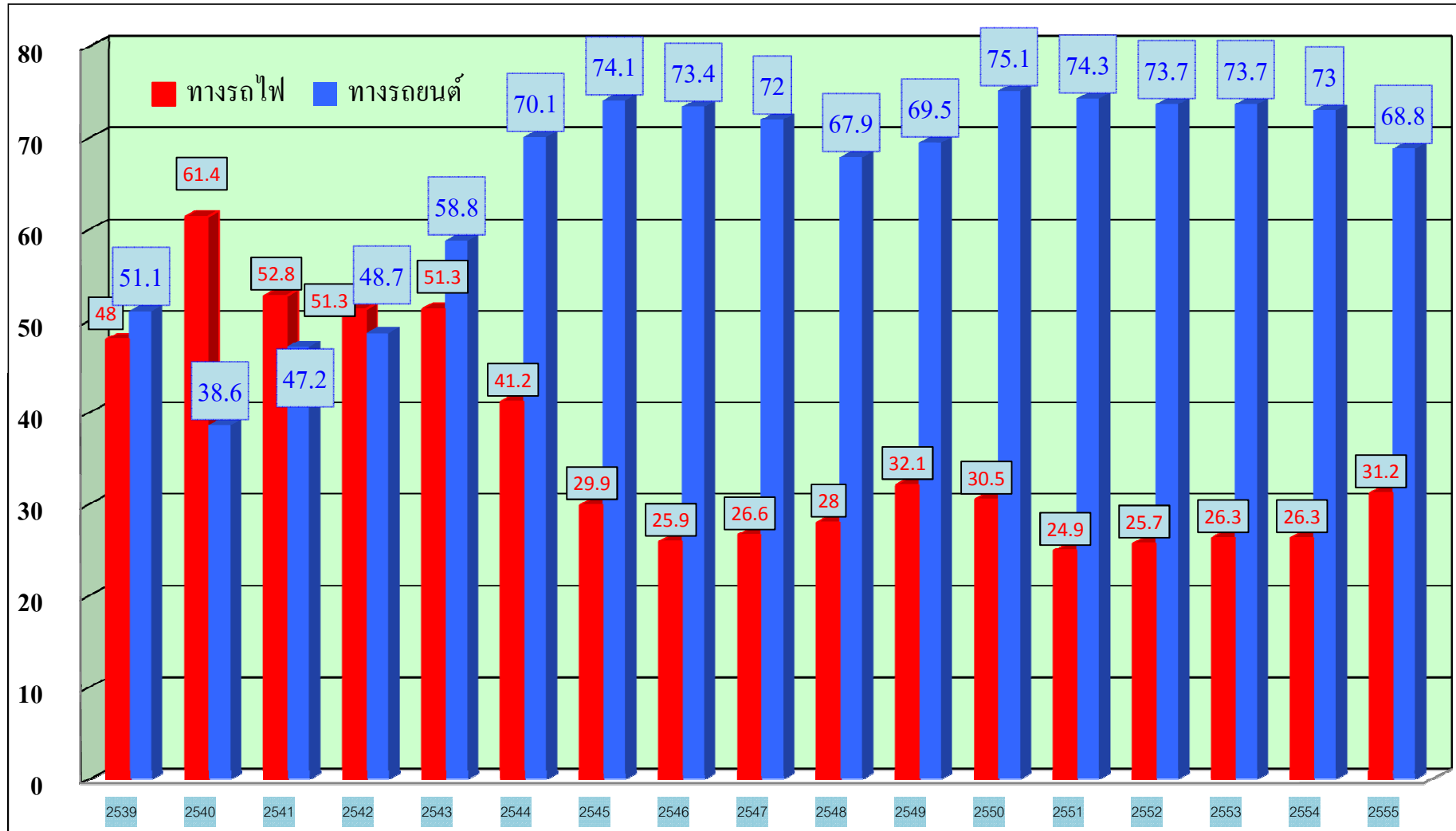


ปริมาณขบวนรถปี พ.ศ.2539-2555



แหล่งที่มา: การรถไฟแห่งประเทศไทย

สัดส่วน (%) การขนส่งระหว่างทางรถไฟกับทางรถยนต์ 2539-2555



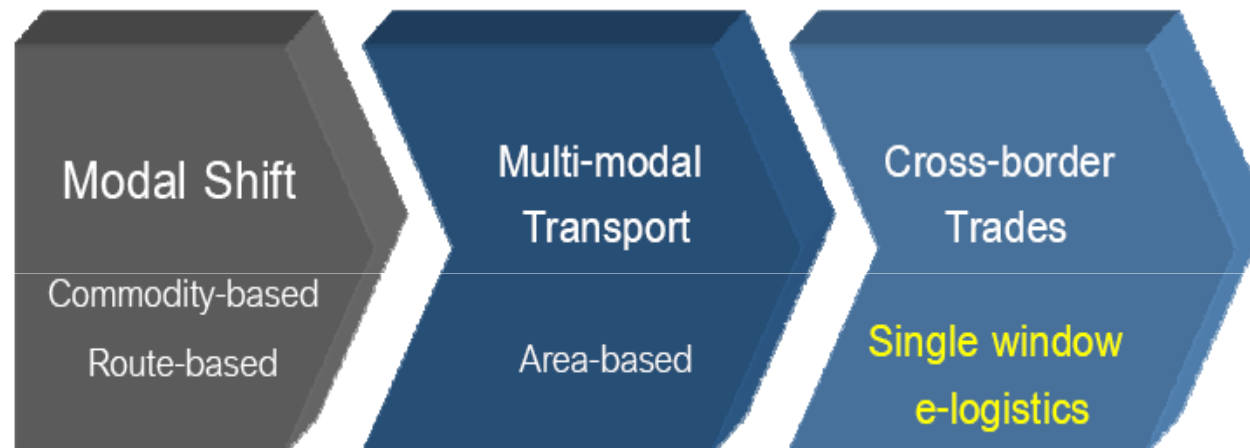
แหล่งที่มา: การรถไฟแห่งประเทศไทย

Transportation Mode

Physical Infrastructure

Transport Management

Trade Facilitation



Key Initiatives:

Road to rail:

- Constructing double track on the Eastern route
- Procuring additional locomotives and pallets
- Proceeding the organization re-engineering program of the State Railway of Thailand

Road to water way:

- Constructing public river piers
- Preparing a terminal for coastal ships at Laem Chabang seaport
- Reducing port charges for coastal shipping

Economic value creation from existing trade lanes e.g. R9

Utilization of national gateways i.e. LCB seaport and Suvarnabhumi airport

source: www.nesdb.go.th

9/ 36

การขนส่งทางถนนถือเป็นการขนส่งหลักภายในประเทศไทย

รัฐเน้นการสร้าง
เครือข่ายทางถนนเป็น
หลัก

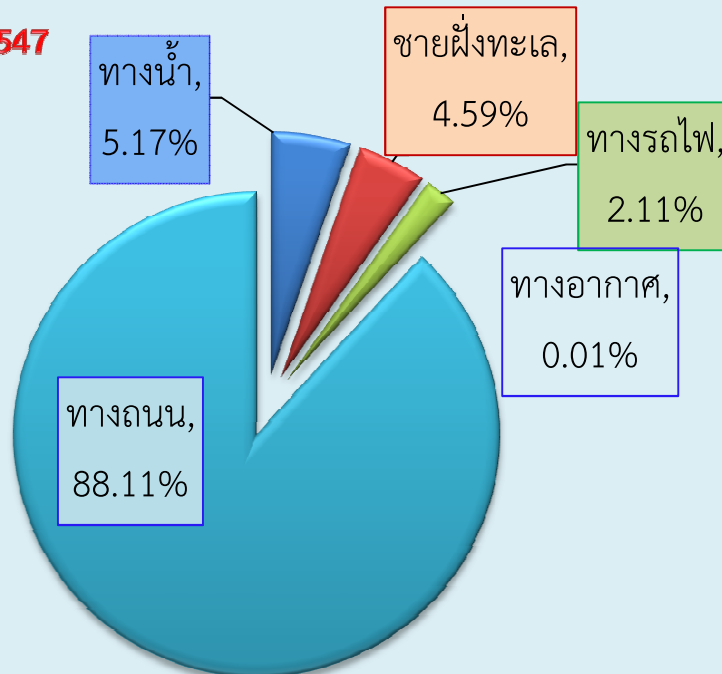
ปัญหาและข้อจำกัด
ของระบบขนส่ง
โดยเฉพาะทางรถไฟ
และทางน้ำ

(Under-Utilization)

ขาดการเชื่อมโยงระบบการ
ขนส่งต่อเนื่องรูปแบบต่างๆ
(Missing Link)

ขาดการพัฒนาเส้นทาง
ทางการขนส่งให้
เหมาะสมกับแต่ละ
อุตสาหกรรมหลัก

สัดส่วนของการขนส่งสินค้าภายในแต่ละประเภท Mode ของการขนส่ง
(ปริมาณ: ตัน) ปี 2547



“การขนส่งโดยรถบรรทุกสามารถ
ให้บริการจากต้นทางถึงปลายทางได้
อย่างสะดวก” (Door to Door)

การใช้บริการขนส่งสินค้าทางถนนจึงมี
สัดส่วนสูงที่สุด ถึงประมาณ ร้อยละ 88
ของการใช้บริการขนส่งทั้งหมดซึ่งมากกว่า
การขนส่งโดยทางอื่นที่เหลื้อมรวมกัน

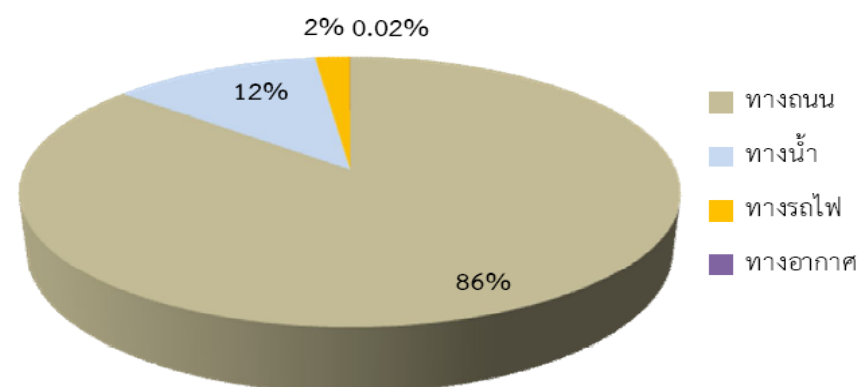
แหล่งที่มา: สนข. และแผนหลักการขนส่งทางถนน พ.ศ. 2542-2549
กระทรวงคมนาคม

10/ 36

รูปแบบและปริมาณการขนส่งสินค้าในช่วงที่ผ่านมา

รูปแบบการขนส่ง	ปริมาณการขนส่งสินค้า (ล้าน ตัน-กิโลเมตร)					
	2548	2549	2550	2551	2552	2553
ทางถนน	176,751	184,006	186,174	181,452	183,429	185,883
ทางราง	3,002	2,904	2,688	2,857	2,533	2,585
ทางน้ำ	5,555	5,885	5,765	5,674	5,611	5,538
ทางอากาศ	34	31	31	31	33	33
รวม	185,342	192,826	194,658	190,014	191,606	194,039

ต้นทุนเฉลี่ยในการขนส่ง	
ทางถนน	1.72 บาทต่อ ตัน-กม.
ทางราง	0.93 บาทต่อ ตัน-กม.
ทางน้ำ	0.64 บาทต่อ ตัน-กม.



สัดส่วนการขนส่งสินค้าของประเทศไทย

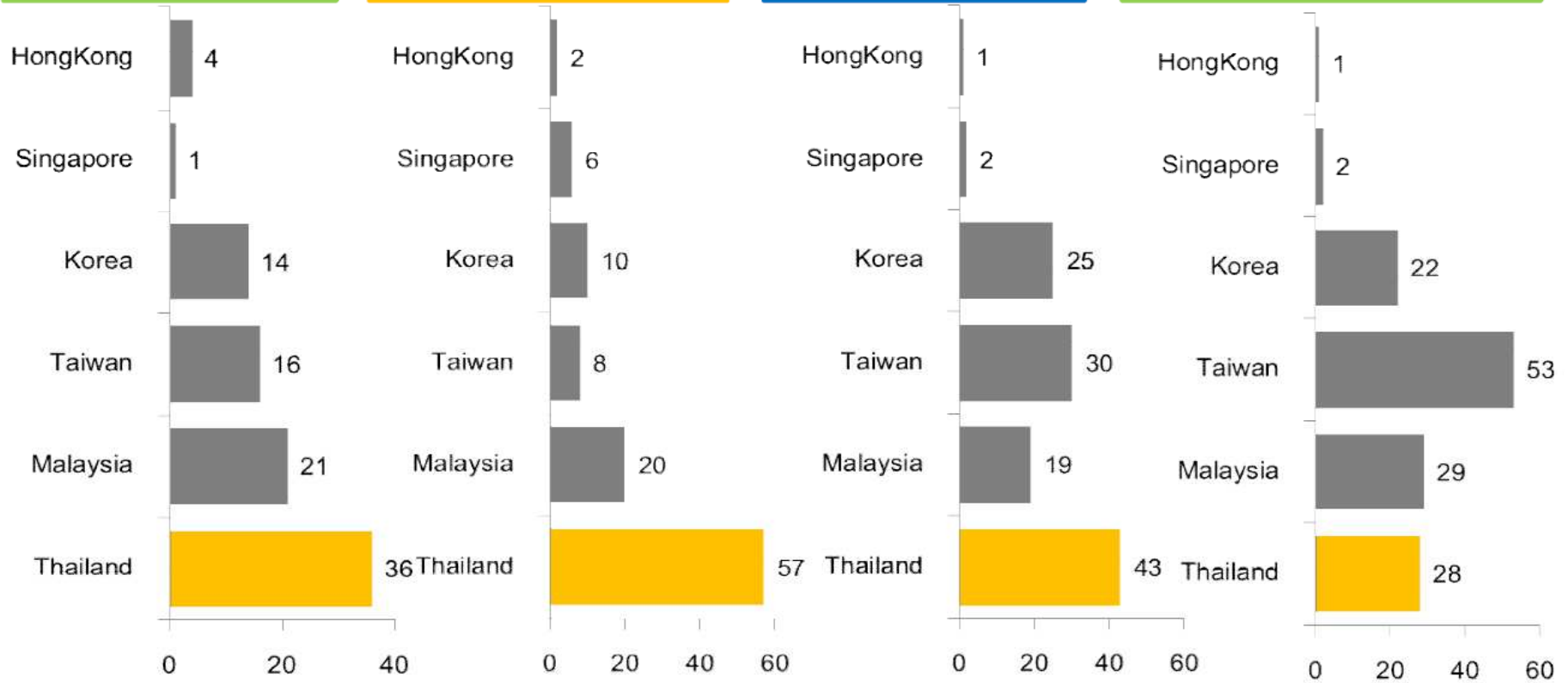
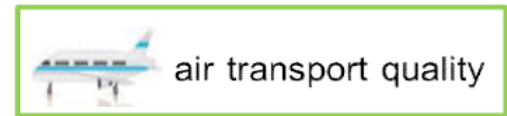
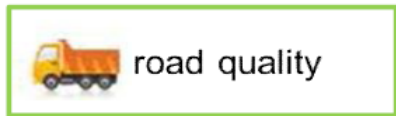
แหล่งที่มา : ยุทธศาสตร์ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งประเทศ พ.ศ.2556-2563 สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร กระทรวงคมนาคม

www.dtp.go.th

11/ 36

เปรียบเทียบโครงสร้างพื้นฐานคมนาคมไทย และต่างประเทศ

Infrastructure Quality

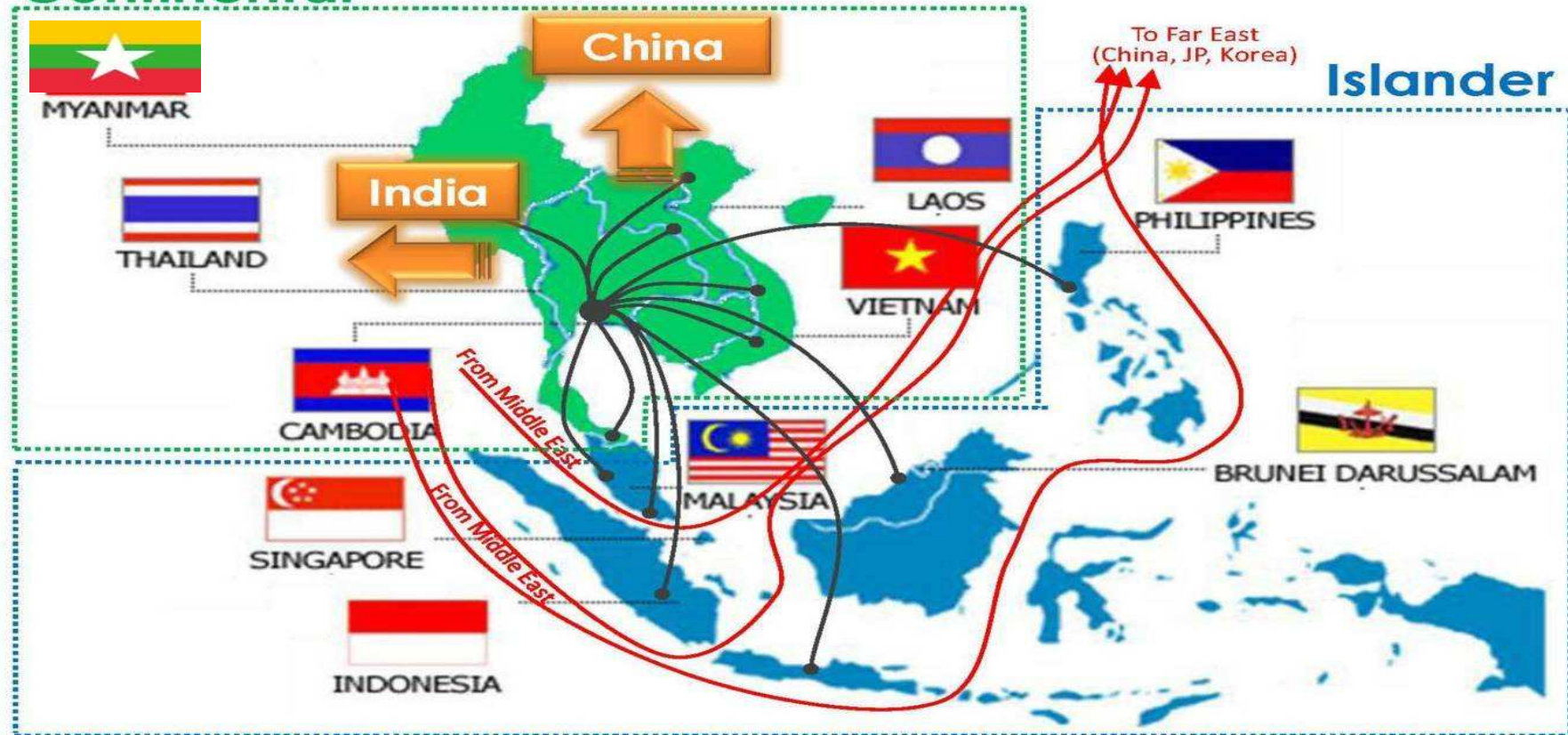


Source: The Global Competitiveness Report, World Economic Forum 2012-2013 12/ 36

การขนส่งระบบรางในภูมิภาคที่มีทางรถไฟเชื่อมกัน: ประเทศไทย → ศูนย์กลางทางภูมิศาสตร์
การเตรียมพร้อมของแต่ละประเทศเป็นอย่างไร

Continental ASEAN: Sea link vs. Land Link and Air Link

Continental



Continental ASEAN: Land Link



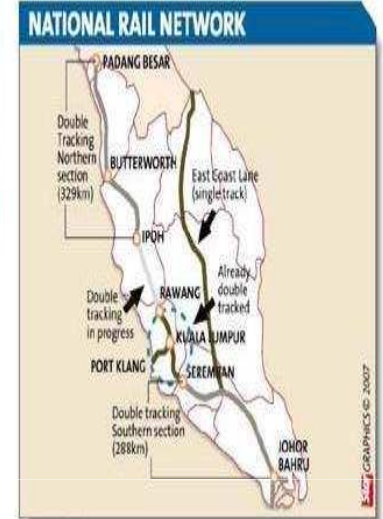
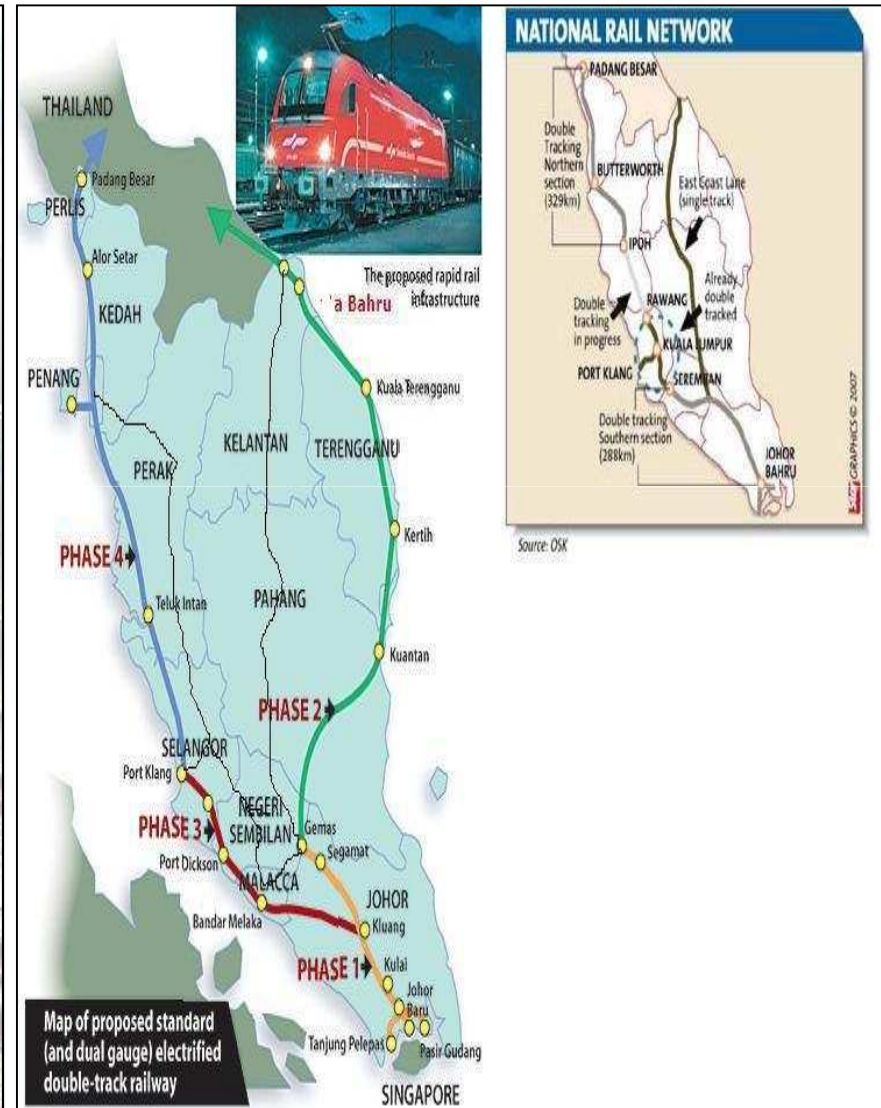
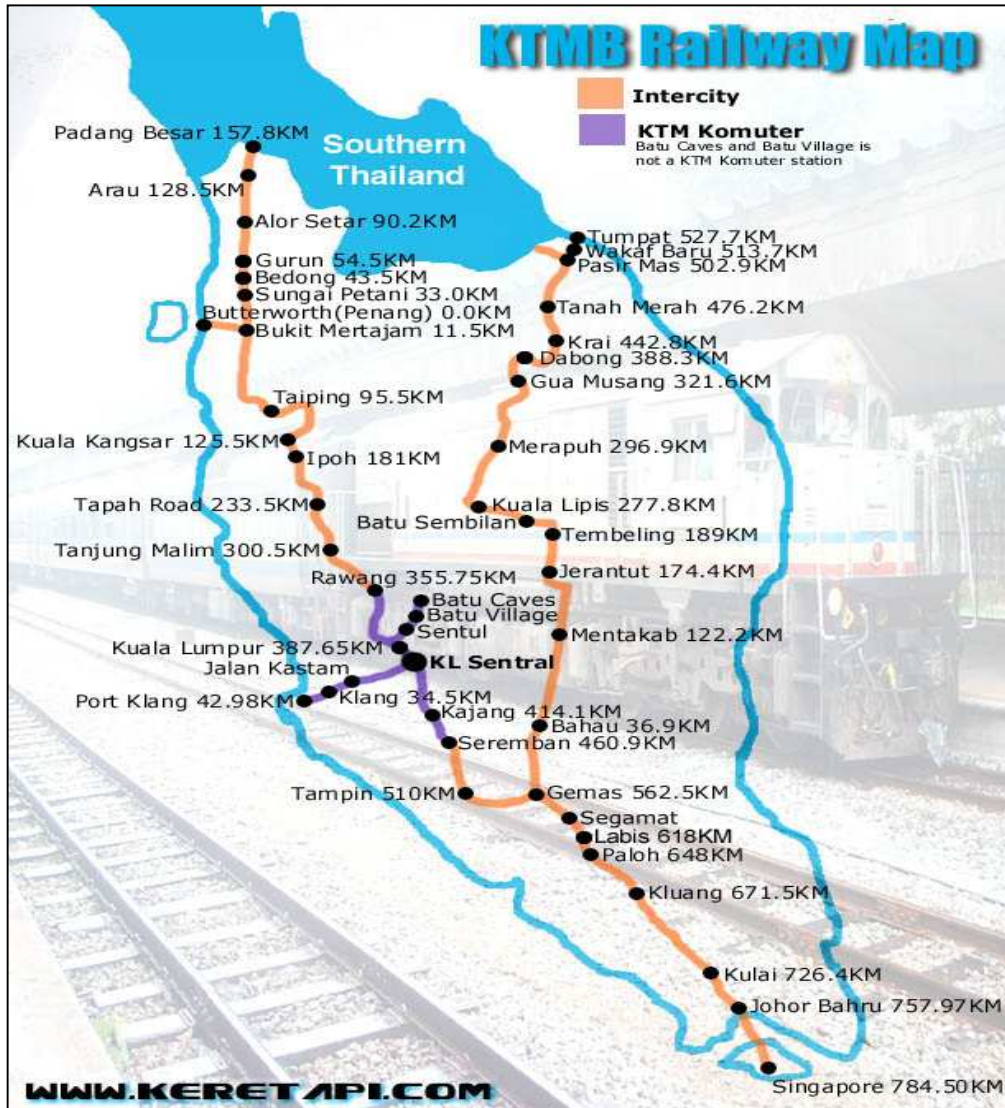
เหมาะลำไย พืช - แม่สอด จ.ตาก - สะพานมิตรภาพไทยลาว จ.มุกดาหาร - ท่าเรือดานังเวียดนาม
EAST – WEST (R2) ~1530 km.

SOUTHERN R9 (กรุงเทพ-อัญประเทศ-เสียมเรียบ-Quy Nhon) ~1040 km
R1 (กรุงเทพ-พนมเปญ-โฮจิมินห์-วังเตา)

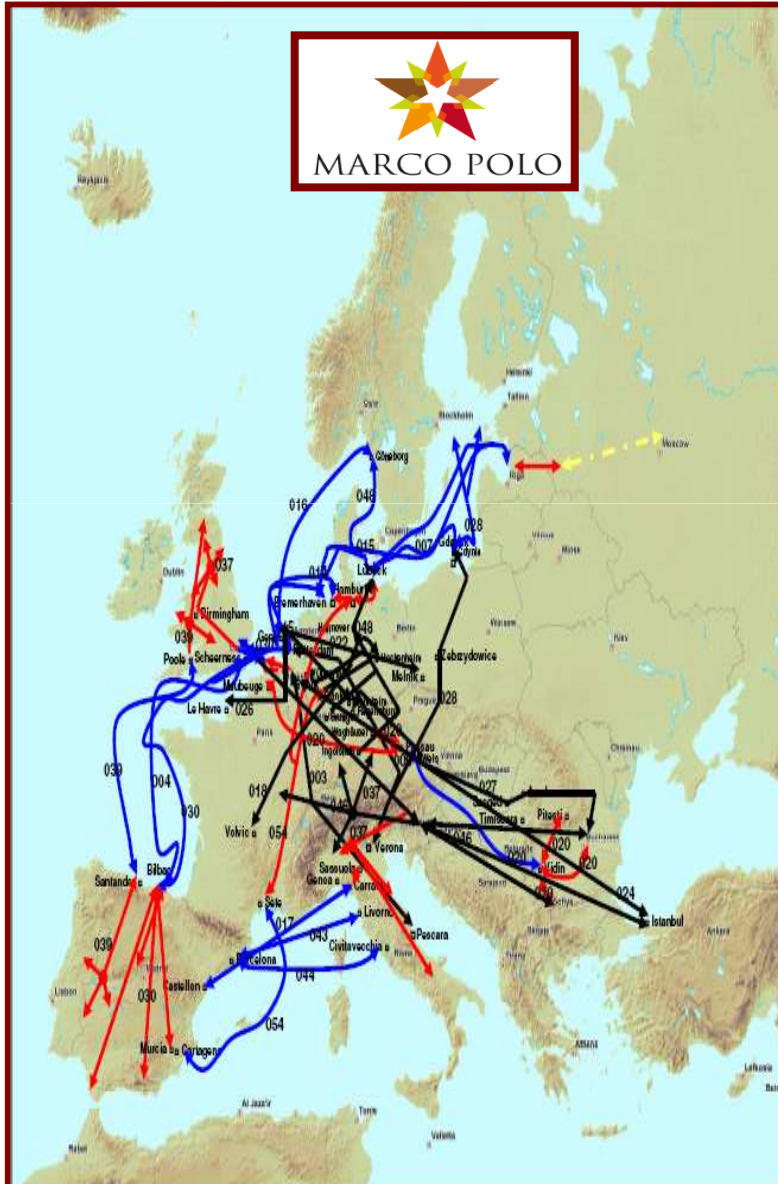
SOUTHERN R10 (เลียบชายฝั่ง ตราด-เกาะกง-แหลม NamCan) ~90 km

Source: GMS Economic Corridors

การพัฒนาทางคู่อรถไฟฟ้าในมาเลเซีย: การปรับปรุงรูปแบบการบริหารงานระบบราง
ประสิทธิภาพ สมรรถภาพในการแข่งขันของประเทศมาเลเซีย



กรณีศึกษา: ระบบการขนส่งเชื่อมต่อเส้นทางรถไฟและเส้นทางเดินเรือภายในประเทศอย่างมีประสิทธิภาพ



Marco Polo II
Call 2007

New modally shifted routes

Very evenly distributed map except for the East Mediterranean area which is not covered

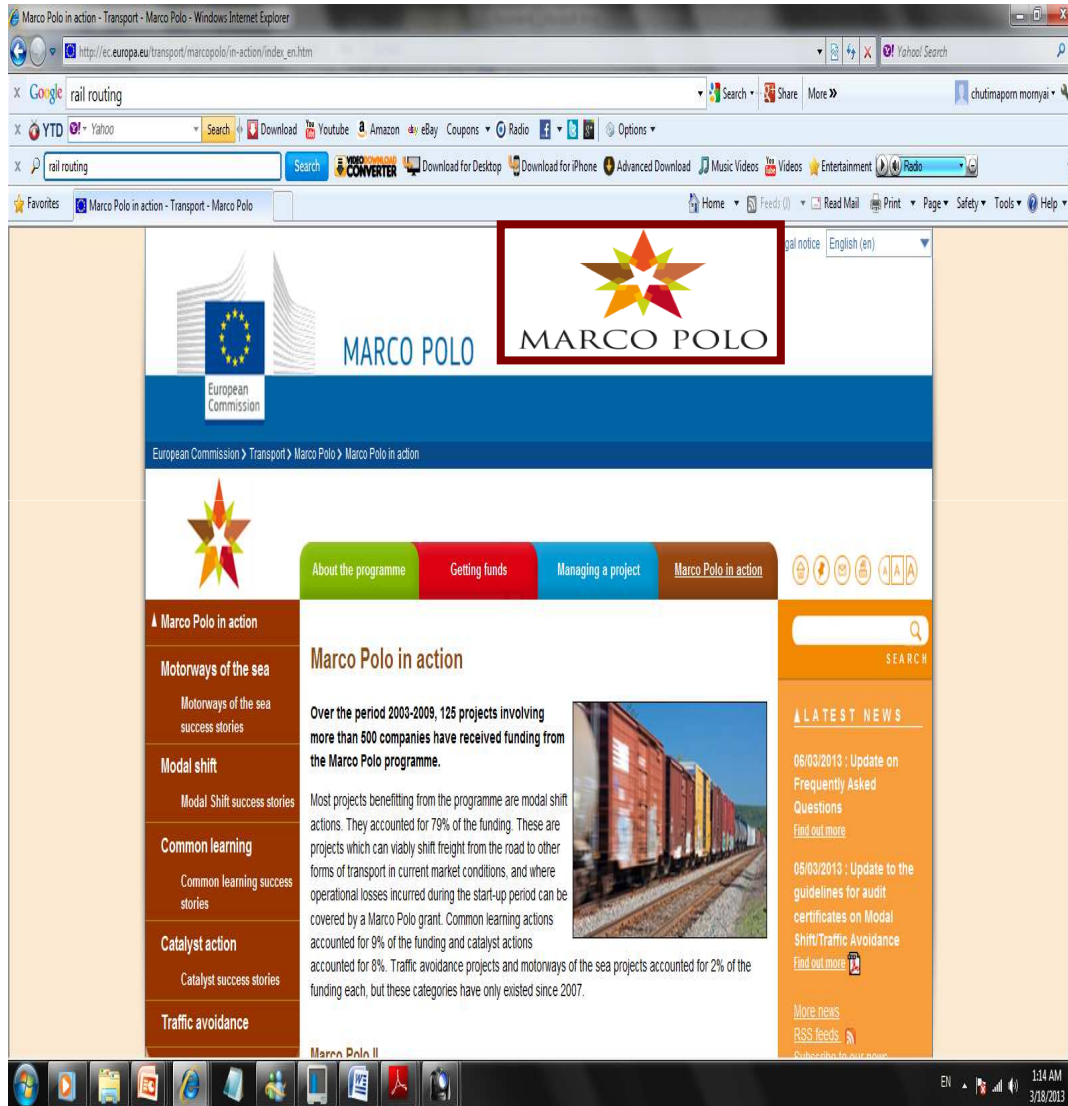
7/11/08

Source: http://ec.europa.eu/transport/marcopolo/index_en.htm 2007-2012

Marco Polo I and II programmes

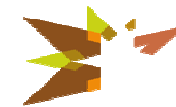
- Objective: reduce road congestion and to improve the environmental performance of the freight transport within the European Union and to enhance intermodality while contributing to an efficient and sustainable transport system;
- Marco Polo I (2003-2006): to support intermodal services and alternatives to road-only transport until commercial viability; budget: € 102 million; 4 Calls for proposals published; 3 different action types: Modal shift actions, Common learning actions and Catalyst actions;
- Marco Polo II (2007-2013): continuation of MP I with higher budget and extended scope; budget 450 M €; new action types: Motorways of the Sea and Traffic Avoidance actions;
- Since 1/03/2008 the Programme is managed by the Executive Agency for Competitiveness and Innovation (EACI).

กรณีศึกษา: ระบบการขนส่งเชื่อมต่อเส้นทางรถไฟและเส้นทางเดินเรือภายในประเทศอย่างมีประสิทธิภาพ



Getting Funds

The Marco Polo budget in 2007-2013 is €450 million. Applications for grants hit a record level in 2009 and 2010.



Common learning actions

lead to improvements in commercial services that offer alternatives to transport by road. They focus on enhancing and disseminating knowledge of optimization of or advances in freight logistics and on improving co-operation.



Modal shift actions

take freight off the roads and transfer it to other modes of transport. Road freight transport will never disappear altogether, but these actions keep road journeys as short as possible.

http://ec.europa.eu/transport/modes/rail/infrastructures/index_en.htm 2007-2013

MARCO POLO II – What is new?

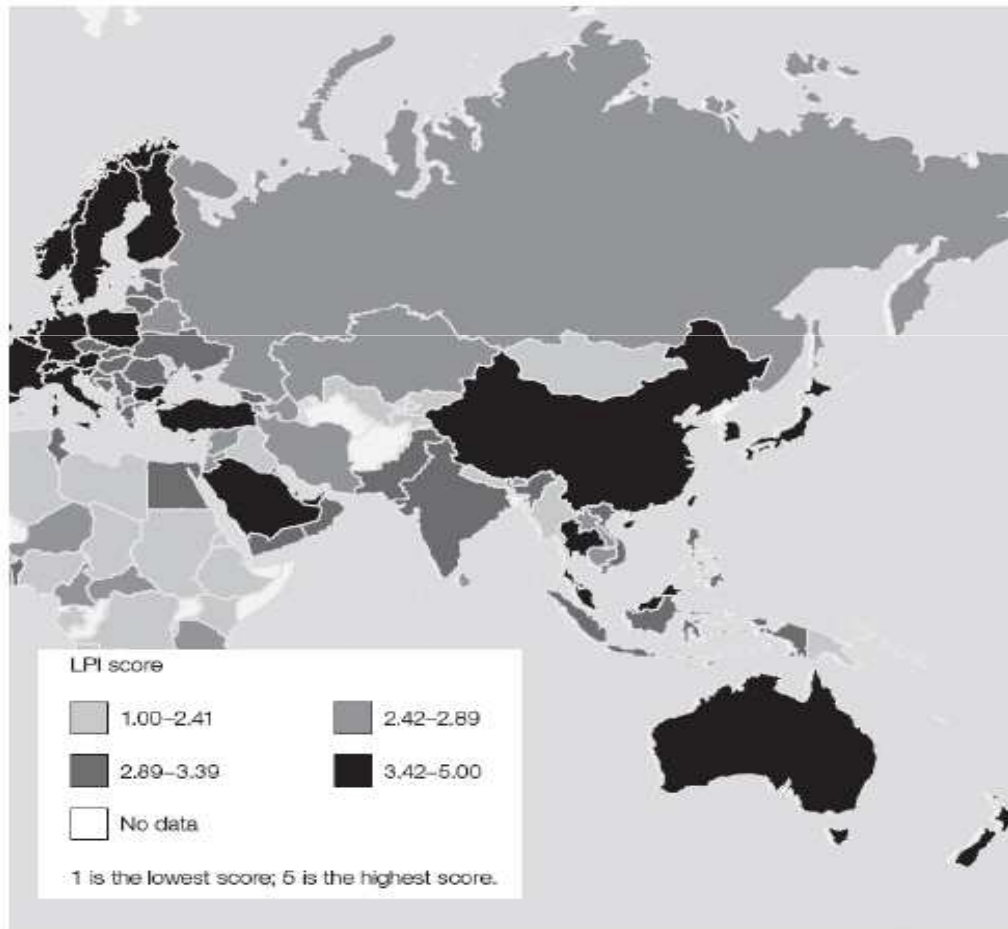
- ▶ All close third countries can participate via agreements (not only EFTA/EEA countries and candidate countries)
- ▶ Special attention to sensitive and metropolitan areas
- ▶ Co-ordinated projects for modal shift, catalyst and common learning actions are allowed – to meet the thresholds!
- ▶ Eligible applicants: exceptionally - submission by a single undertaking of a EU Member State in case of a transport link with a close third country
- ▶ Vehicle-km as an alternative to tonne-km in Traffic avoidance actions
- ▶ **Modal shift actions** –maximum subsidy rate 35% (not 30%)
- ▶ **Catalyst actions:** duration up to 5 years (not 4), subsidy threshold 2 M€ (not 1,5 M€)
- ▶ No changes for the common learning action
- ▶ Upgraded support for ancillary infrastructure for all action types except common learning & modal shift (?) - no 20% limitation, possibility to extend the contract duration - *to complete the ancillary infrastructure works* (max 6 year contract duration)

ข้อสังเกตของ Marco Polo II Programme (MP II) สำหรับปีงบประมาณ ค.ศ. 2007-2013

- งบประมาณจำนวนกว่า 400 ล้านยูโร กระตุ้นภาคเอกชนของยุโรปเสนอโครงการเพื่อของงบประมาณในการพัฒนาด้านการขนส่งในยุโรป โดยมีประเภทกิจกรรมทั้งหมด 5 ประเภท คือ
- (1) การปรับปรุงบริการขนส่งที่มีอยู่ในปัจจุบัน เน้นการใช้เส้นทางรถยนต์ให้น้อยลง
- (2) การใช้นวัตกรรมสำหรับการขนส่ง โดยการแก้ไขอุปสรรคที่มีอยู่ในกลไกตลาด
- (3) การส่งเสริมความร่วมมือและแบ่งปันความรู้ การอบรมโดยเฉพาะด้านการขนส่งและ Logistics ที่น่าสนใจคือใน MP II มีกิจกรรมใหม่เน้นนวัตกรรมเพิ่มอีก 2 ประเภท ได้แก่
- (4) การใช้เส้นทางทะเล (Motorways of the Sea) โดยใช้เส้นทางเดินเรือทางทะเลสั้นๆ ในการขนส่งสินค้าแทนการใช้เส้นทางรถยนต์ โดยเน้นบริการที่มีคุณภาพสูง เชื่อมต่อกับเส้นทางรถไฟและเส้นทางเดินเรือภายในประเทศอย่างมีประสิทธิภาพ ให้มีขั้นตอนที่สะดวกในการเชื่อมโยงถึงกันและมีความปลอดภัย
- **กิจกรรมของ MP II มีความแตกต่างจาก TEN-T (Trans-European Transport Networks)**
- **TEN-T เน้นด้านโครงสร้างสาธารณูปโภคสำหรับการขนส่งประเภทต่างๆ ให้มีการเชื่อมโยงถึงกันอย่างมีประสิทธิภาพทั่วสหภาพยุโรปโดยภาครัฐเป็นผู้ผลักดัน ในขณะที่ MP II เน้นเรื่องการพัฒนาบริการด้านการขนส่ง โครงสร้างสำหรับเส้นทางรอง เป็นโครงการระยะสั้นและกระตุ้นให้ภาคเอกชนเข้ามามีส่วนผลักดัน**
- (5) การหลีกเลี่ยงภาวะติดขัด (Traffic Avoidance Actions) เน้นการใช้นวัตกรรมที่มีบูรณาการระหว่างการผลิตและการขนส่งอย่างมีประสิทธิภาพ เช่น การผสมระหว่างสินค้าน้ำหนักมากและน้ำหนักเบา ลด empty runs ลดปริมาณและน้ำหนักที่ใช้ในการขนส่ง เป็นต้น

เปรียบเทียบ Logistics Performance Index (LPI) ระหว่างประเทศ

ประเทศไทยเป็นประเทศระดับ "กลาง" หากเปรียบเทียบกับประเทศในกลุ่มที่ทำการศึกษา



ที่มา: LPI Report

Rank 2012	Country	LPI 2012	LPI 2007
2	Singapore	4.09	4.19
7	Japan	3.97	4.02
18	Australia	3.84	3.79
27	China	3.49	3.32
29	Malaysia	3.44	3.48
35	Thailand	3.29	3.31
44	Philippines	3.14	2.69
47	India	3.12	3.07
53	Vietnam	2.96	2.89
75	Indonesia	2.76	3.01
118	Lao PDR	2.46	2.25

ดัชนีชี้วัดประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์(LPI):ASEAN+6 Countries

LPI Rank	Country	LPI	Customs	Infrastructure	International shipments	Logistics competence	Tracking & tracing	Timeliness
2	Singapore	4.09	4.02	4.22	3.86	4.12	4.15	4.23
7	Japan	3.97	3.79	4.19	3.55	4.00	4.13	4.26
18	Australia	3.84	3.68	3.78	3.78	3.77	3.87	4.16
21	New Zealand	3.65	3.64	3.54	3.36	3.54	3.67	4.17
23	Korea, Rep.	3.64	3.33	3.62	3.47	3.64	3.83	3.97
27	China	3.49	3.16	3.54	3.31	3.49	3.55	3.91
29	Malaysia	3.44	3.11	3.50	3.50	3.34	3.32	3.86
35	Thailand	3.29	3.02	3.16	3.27	3.16	3.41	3.73
44	Philippines	3.14	2.67	2.57	3.4	2.95	3.29	3.83
47	India	3.12	2.70	2.91	3.13	3.16	3.14	3.61
53	Vietnam	2.96	2.68	2.56	3.04	2.89	3.10	3.44
75	Indonesia	2.76	2.43	2.54	2.82	2.47	2.77	3.46
118	Lao PDR	2.46	2.17	1.95	2.70	2.14	2.45	3.23
129	Cambodia	2.37	2.28	2.12	2.19	2.29	2.5	2.84
133	Myanmar	2.33	1.94	1.92	2.37	2.01	2.36	3.29

<http://info.worldbank.org/etools/tradesurvey/mode1b.asp?sorder=liprank&cgroup=0#>

หมายเหตุ: ไม่มีข้อมูลของประเทศบรูไน

• เปรียบเทียบกับกลุ่มประเทศ +6 แล้ว ประเทศส่วนใหญ่มีประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์สูงกว่าประเทศไทย

• ประเทศไทยอันดับที่ 35

• ประเทศญี่ปุ่นอยู่ในอันดับที่ 7 ของโลก

• ประเทศออสเตรเลียอันดับที่ 18

• ประเทศนิวซีแลนด์ในอันดับที่ 21

• ประเทศเกาหลีใต้อยู่ในอันดับที่ 23

• ประเทศจีนอันดับที่ 27

• ประเทศอินเดียอันดับที่ 47

ความพร้อมของผู้ประกอบการไทยสำหรับการเปิดประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

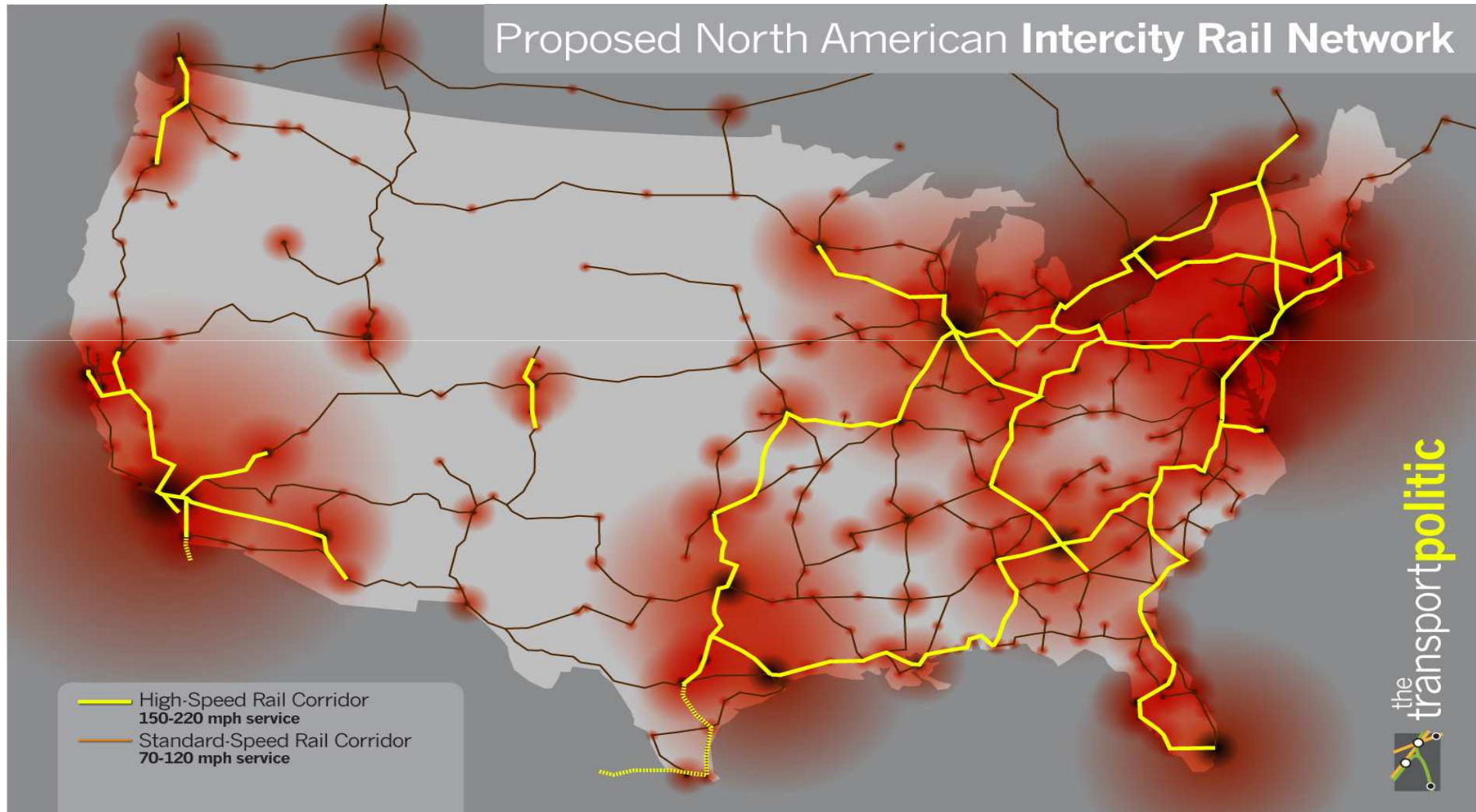
- ผู้ประกอบการธุรกิจ ในประเทศจำเป็นต้องปรับปรุงประสิทธิภาพการให้บริการและต้นทุนในการดำเนินงาน
- คุณภาพการให้บริการ ตรงตามความต้องการของลูกค้า ถูกต้องแม่นยำ มีเกณฑ์คุณภาพที่ดีเยี่ยมระดับมืออาชีพ สามารถแข่งขันกับผู้ประกอบการต่างชาติที่มีความพร้อมได้ และสามารถดำเนินงานภายใต้ต้นทุนที่ต่ำ โดยสามารถบริหารจัดการทรัพยากรที่มีอยู่แล้วอย่างคุ้มค่า
- พัฒนาทักษะพนักงานที่เกี่ยวข้องทุกระดับ บริหารบุคลากรอย่างมีประสิทธิภาพ, จัดฝึกอบรมอย่างเหมาะสม
- ส่งเสริมเทคโนโลยีสมัยใหม่
- คำนึงถึงการเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม (Green Logistics)

The Structure of “ASEAN LOGISTICS NETWORK Map”





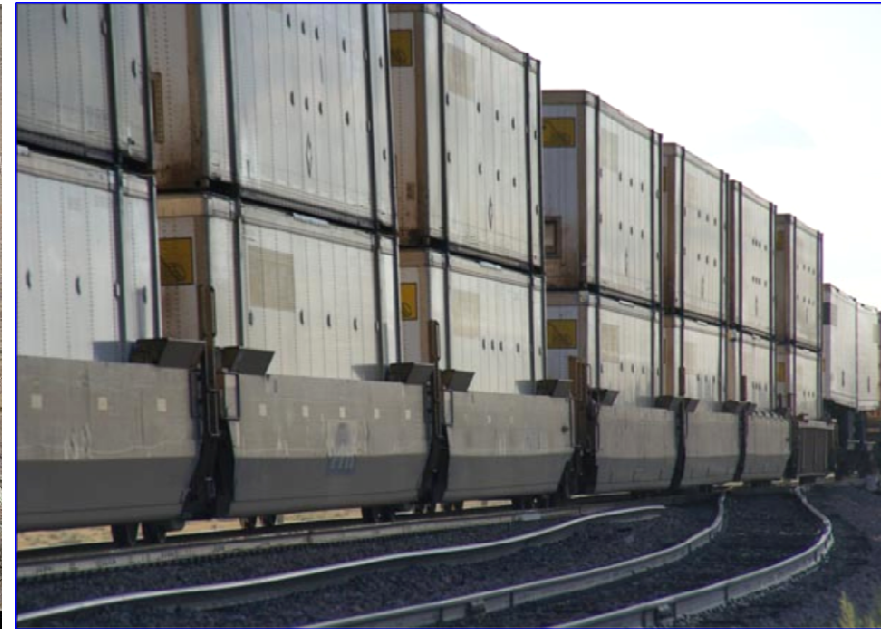
NORTH AMERICAN INTERCITY RAIL NETWORK



<http://www.thetransportpolitic.com/2009/02/01/a-future-interstate-rail-network-redux/>

25/ 36

DOUBLE STACK CONTAINER TRAIN IN U.S.A.



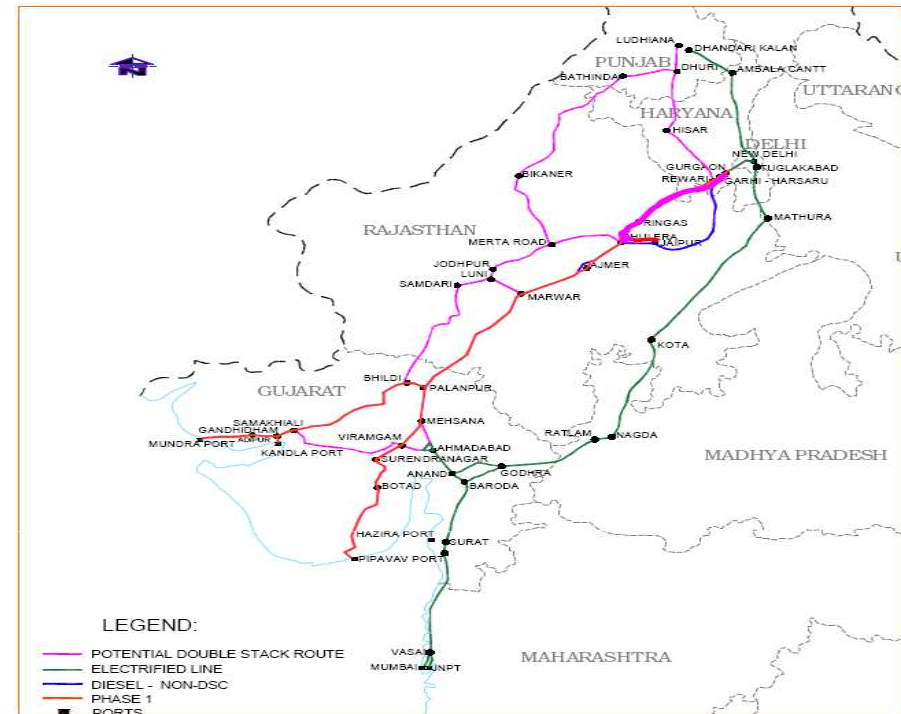
- US railroads, with not much to limit their size, and a network of long line relatively simple to upgrade, also grew rather big. But, while high axle loads
- They (30-35 metric tons) would make stuffing two containers upon each other only logical, doing so in practice was a formidable challenge even in the USA (it started only in 1977).
- The center of gravity had to be lowered somehow (*wind* is a danger), and even with low-floor cars, the [double-stack loading gauge](#), a meter higher than normal, forced some tunnel/overpass rebuilding - in Europe, they'd tear down overhead wires¹...

- Double Stack Container Train in the USA.

Containerization is a system of intermodal freight transport using standard ISO containers that can be loaded and sealed intact onto railroad.

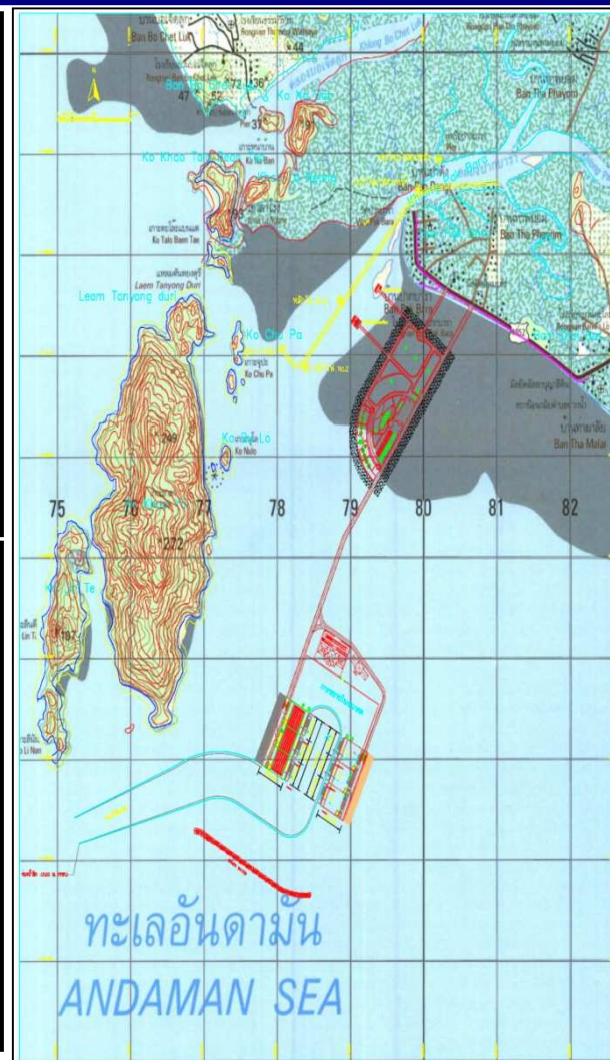
<http://www.freefoto.com/preview/25-62-50/Double-Stack-Container-Train> 26/ 36

DOUBLE STACK CONTAINER TRAIN IN INDIA



- The Mundra-Kishangahr rail corridor which extends to the Mundara port.
- [The Mundra Port and Special Economic Zone](#), India's largest multi-port operator, released it fiscal year.
- Total income for the year was up 36%. Net profit is up 41%.
- The ports of Mundra, Pipavav and Kandla in Gujarat are connected to the entire North hinterland of Rajasthan, Haryana, Delhi, Punjab and Himachal Pradesh by non electrified rail routes. These ports are projected to handle around 7,00,000 TEU's in 2009-10. This will further go up to 1.6 million TEU's in 2014-15. A noteworthy feature of these ports is a very high coefficient of rail share; against 26% from JNPT,
- Pipavav and Mundra have a rail share of more than 93%. Ports of Pipavav, Mundra and Kandla will generate 17 trains in 2009-10 and 43 trains by 2014-15. These numbers will find it hard to move.

ท่าเรือน้ำลึกปากบารา จังหวัดสตูล

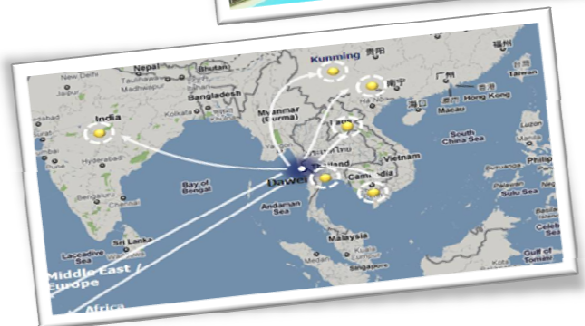
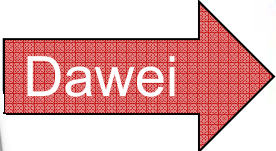
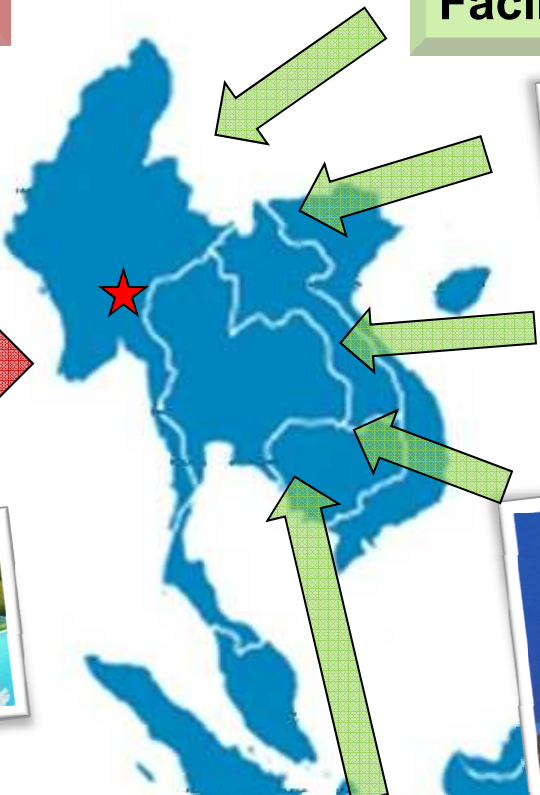


New opportunities, Facilities

New opportunities

- Larger, market, New trade and investment platform
- Realignment of production chain
- Regional sourcing

Facilities : Gate Way to The World



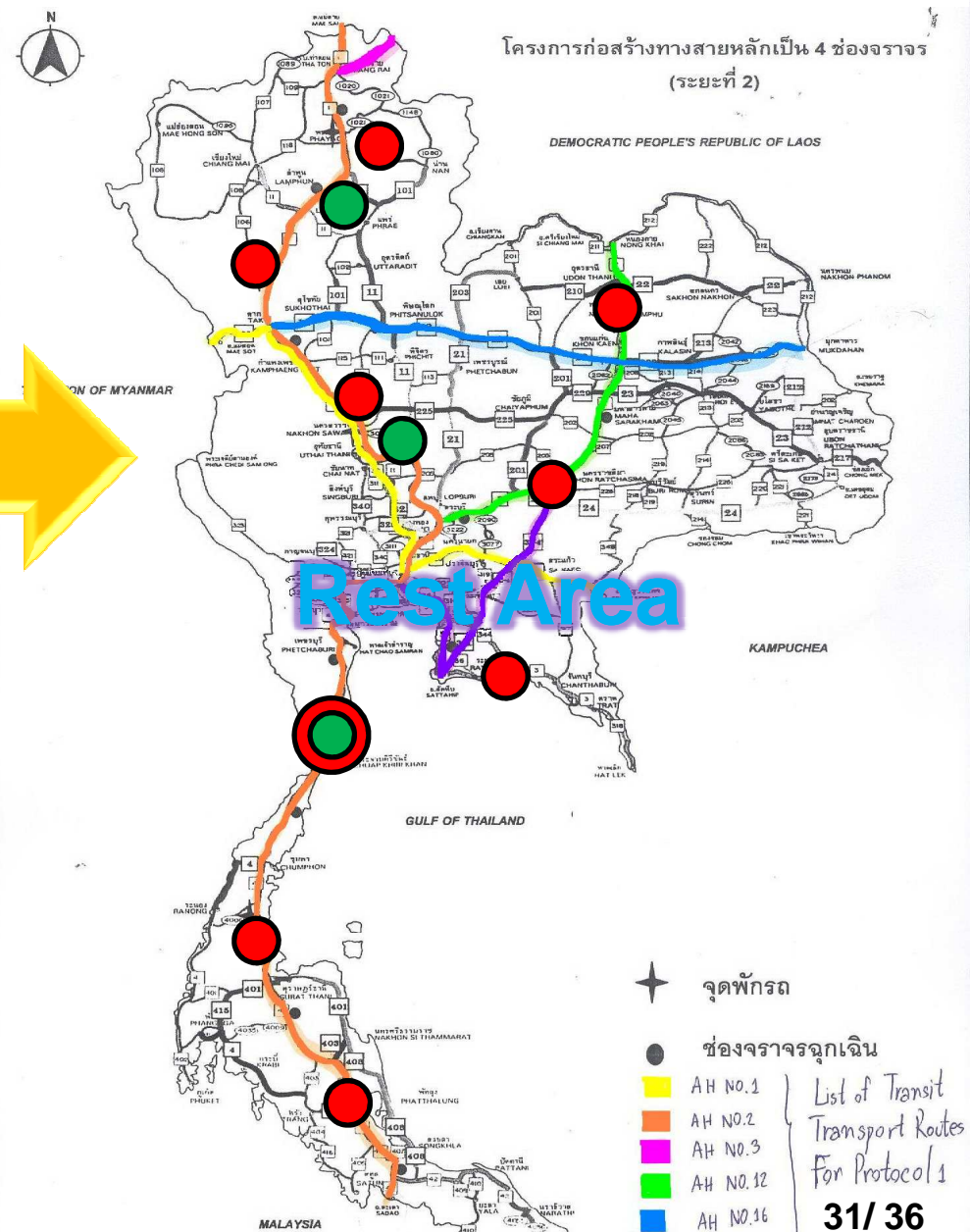
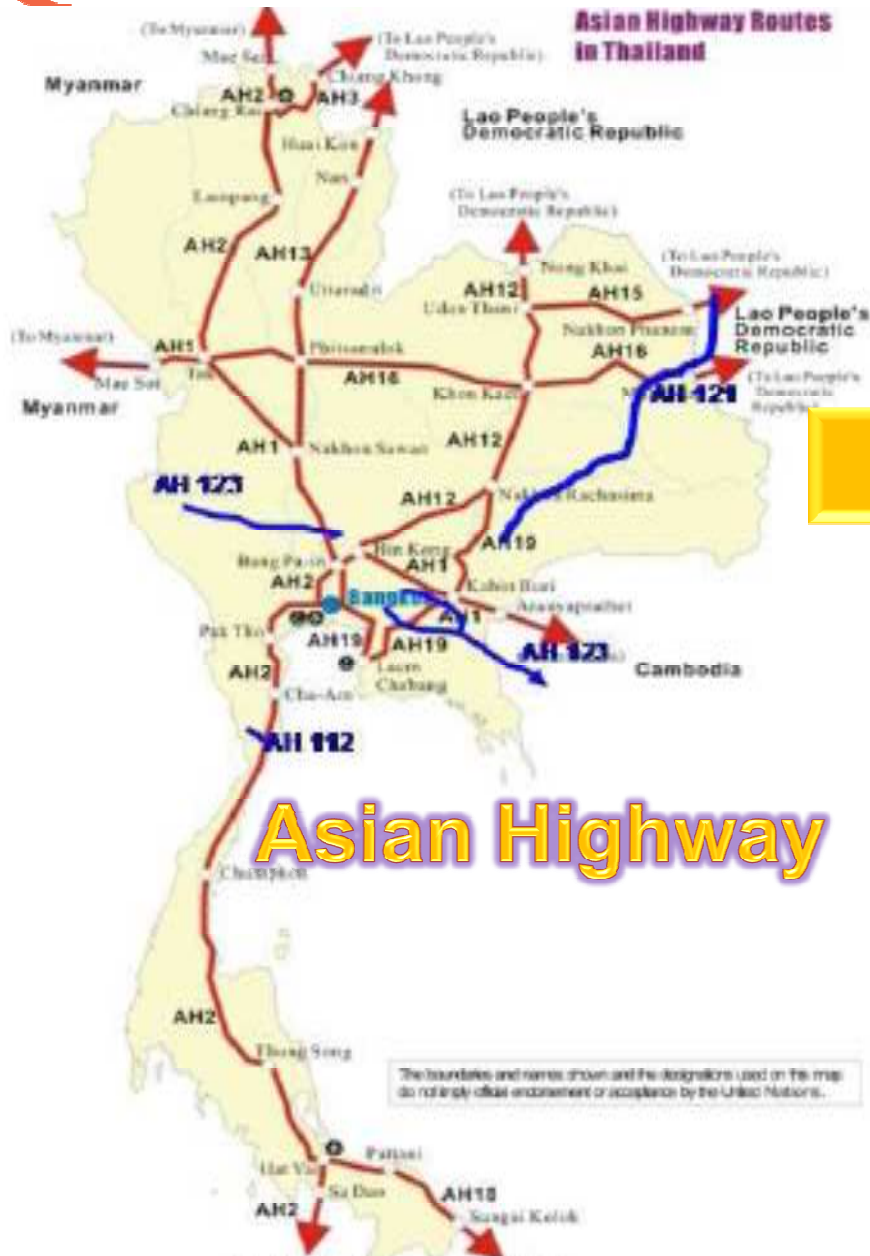
North-South Corridor, East-West Corridor



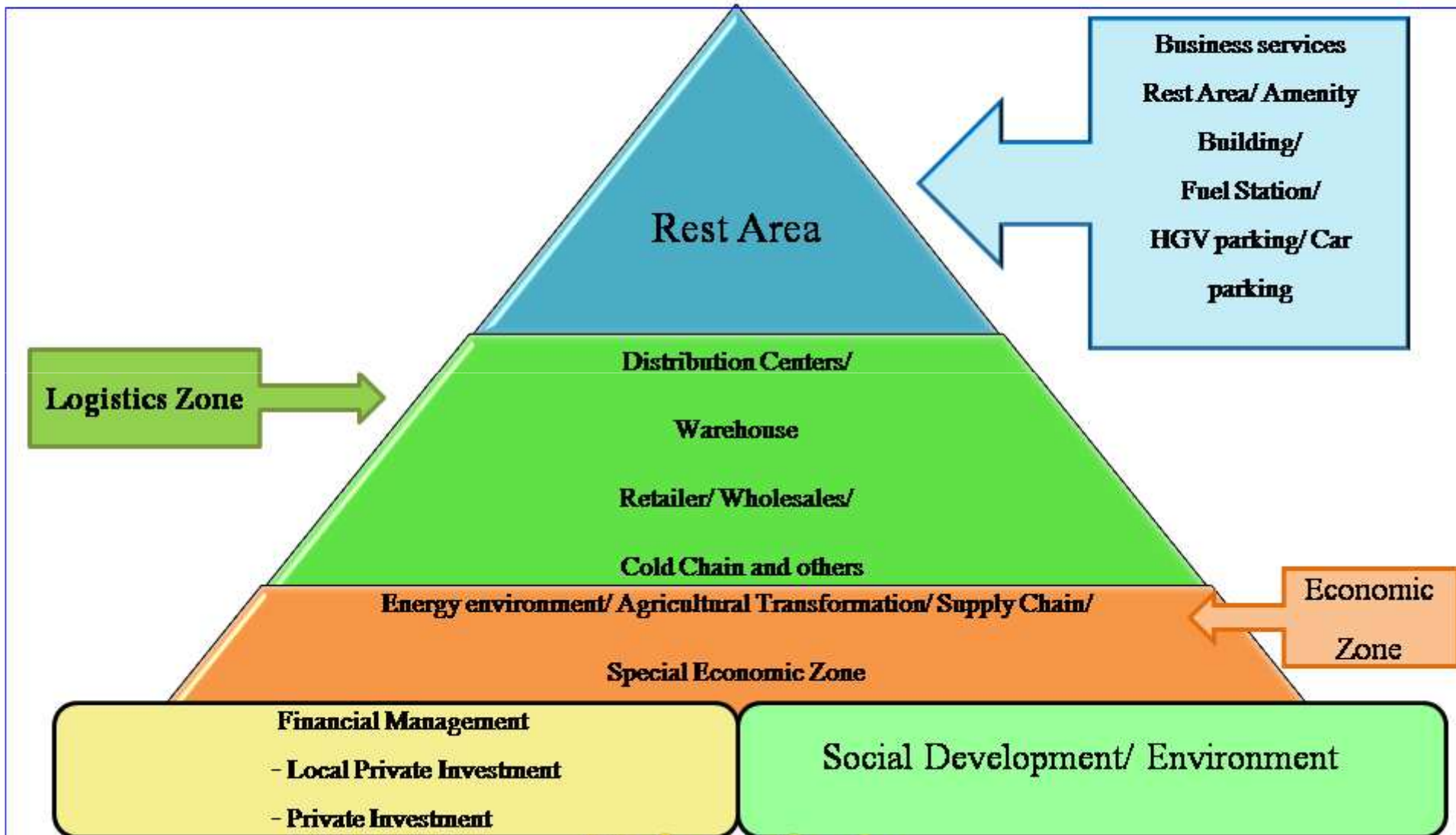
Road Transport
Economic Corridor

North-South
Corridor

East-West
Corridor



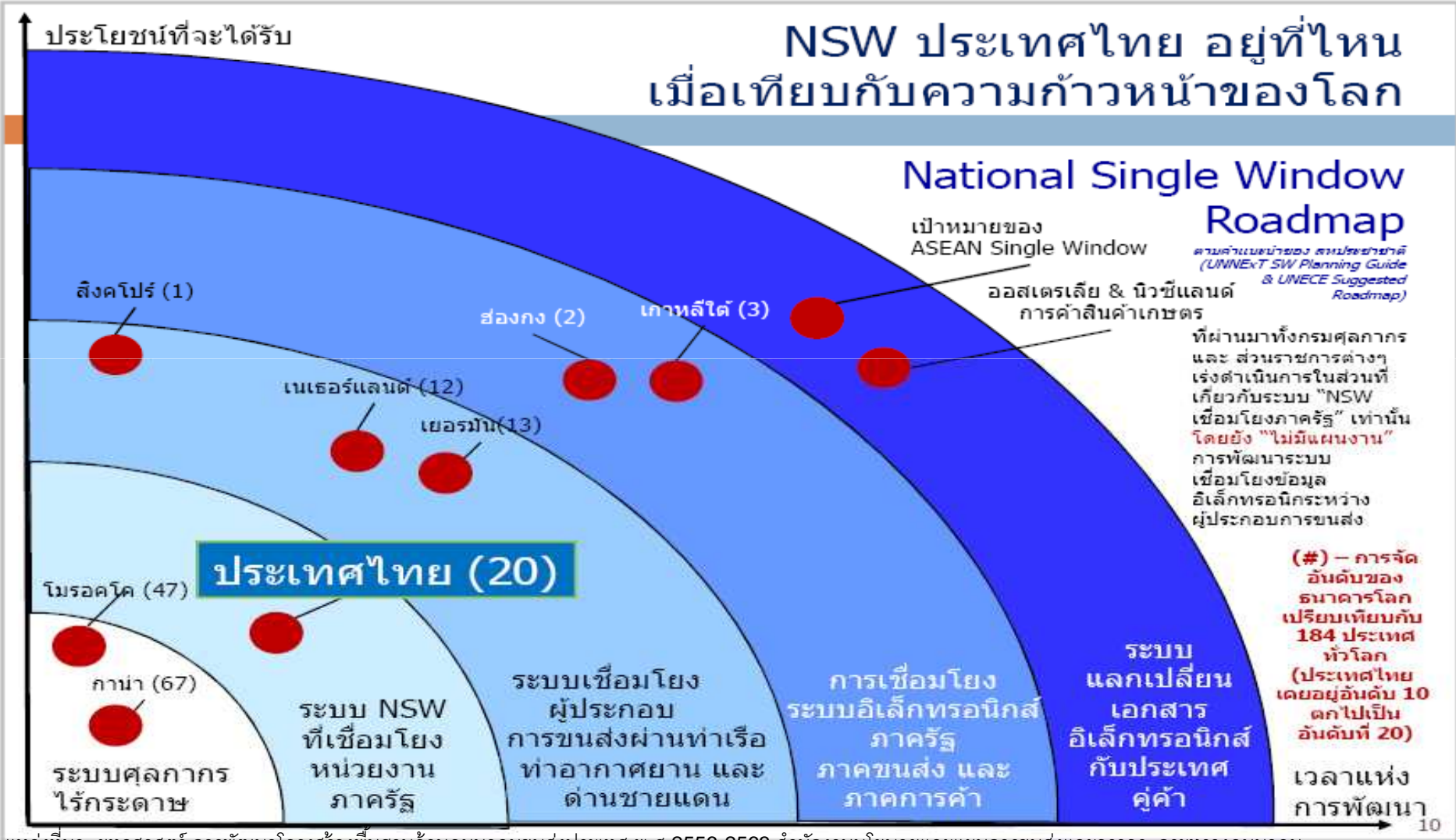
Logistics Structure Design



Source: Logistics Structure Design created by K.Krirkkda S.

Value Chain

สถานการณ์การพัฒนาระบบ NSW ของประเทศไทย



แหล่งที่มา : ยุทธศาสตร์ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งประเทศ พ.ศ.2556-2563 สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร กระทรวงคมนาคม

การเตรียมความพร้อมเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

แหล่งที่มา : ยุทธศาสตร์ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งประเทศ พ.ศ.2556-2563 สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร กระทรวงคมนาคม

www.dtp.go.th

งานสัมมนาการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน 2 ล้านล้าน... ประเทศชาติและประชาชนได้อะไร

จากยุทธศาสตร์กลางพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานฉบับคน
ไทยสู่ปี 2563 (พ.ศ. 2563) ครอบคลุม 3 ส่วนสำคัญ...
ยุทธศาสตร์ที่ 1...
ยุทธศาสตร์ที่ 2...
ยุทธศาสตร์ที่ 3...
การลงทุนของประชาชนเพื่อประชาชน



การขนส่งในอนาคตของประเทศไทย



เพิ่มท่าเรือ
ขยายประตูส่งออก



ขยายประตูการค้า
ผ่านศูนย์กลางกระจายสินค้า เชียงของ



อาคารวิทยกิตติ์ (ชั้น19) สยามสแควร์ ซอย 9 ถนนพญาไท

แขวงวังใหม่ เขตปทุมวัน กรุงเทพฯ 10330

Office : (662) 252-7425 Fax : (662) 252-7426

Website : <http://www.thailog.org>

E-mail : krirkklasonthimas@hotmail.com

mail@thailog.org

<http://www.facebook.com/thailog>