



แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ภาคการเกษตร
พ.ศ. 2563 – 2565 (ฉบับทบทวน)
กระทรวงเกษตรและสหกรณ์



คำนำ

การจัดทำแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ภาคการเกษตร พ.ศ. 2563 – 2565 (ฉบับทบทวน) เป็นการดำเนินการตามที่คณะรัฐมนตรีกำหนดให้ทุกหน่วยงานทบทวนและดำเนินการจัดทำแผนปฏิบัติการ (แผนระดับ 3) และแผนพัฒนาในส่วนที่เกี่ยวข้อง ให้มีความสอดคล้องกับกรอบยุทธศาสตร์ชาติระยะ 20 ปี (พ.ศ.2561 – 2580) และแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ คือ ประเด็นที่ 3 การเกษตร แผนแม่บทย่อยการพัฒนาระบบนิเวศการเกษตร และประเด็นที่ 7 โครงสร้างพื้นฐาน ระบบโลจิสติกส์ และดิจิทัล แผนแม่บทย่อยโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคม และระบบโลจิสติกส์ โดยแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ภาคการเกษตร พ.ศ. 2563 – 2565 (ฉบับทบทวน) มีเป้าประสงค์สำคัญ 2 ประการ คือ 1) เพิ่มประสิทธิภาพด้านการบริหารจัดการระบบโลจิสติกส์การเกษตรตลอดโซ่อุปทาน 2) ส่งเสริมให้สถาบันเกษตรกรเป็นกลไกหลักในการบริหารจัดการโลจิสติกส์สินค้าเกษตรเชื่อมโยงกับผู้ประกอบการตลอดโซ่อุปทาน

สำนักงานเศรษฐกิจการเกษตร กระทรวงเกษตรและสหกรณ์ ในฐานะฝ่ายเลขานุการคณะกรรมการพัฒนาระบบโลจิสติกส์การเกษตร หวังเป็นอย่างยิ่งว่า แผนปฏิบัติการฯ ฉบับนี้ จะสามารถใช้เป็นกรอบแนวทางในการกำหนดแผนงาน โครงการ และกระบวนการสนับสนุนการดำเนินงานของทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ หน่วยงานภาครัฐ สถาบันเกษตรกร ภาคเอกชน และสมาพันธ์/สมาคม เพื่อก่อให้เกิดการขับเคลื่อนและผลสัมฤทธิ์ในการพัฒนาโลจิสติกส์ภาคการเกษตรให้สำเร็จอย่างเป็นรูปธรรมต่อไป

สำนักงานเศรษฐกิจการเกษตร กระทรวงเกษตรและสหกรณ์
ฝ่ายเลขานุการคณะกรรมการพัฒนาระบบโลจิสติกส์การเกษตร
กันยายน 2563

สารบัญ

	หน้า
ส่วนที่ 1 บทนำ	1
1.1 ความนำ	1
1.2 วัตถุประสงค์ในการดำเนินการ	2
1.3 ความสอดคล้องและความเชื่อมโยง	2
1.4 นิยาม “การบริหารจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทาน”	5
ส่วนที่ 2 การทบทวนสถานการณ์การพัฒนาโลจิสติกส์ภาคการเกษตรในประเทศไทย	9
2.1 ตัวชี้วัดประสิทธิภาพโลจิสติกส์ของประเทศไทย	9
2.2 ต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทย ปี 2561 และปี 2562	10
2.3 ต้นทุนโลจิสติกส์การเกษตร	11
2.4 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกด้านโลจิสติกส์การเกษตร	15
2.5 การขนส่งสินค้าเกษตร	21
2.6 การส่งเสริมการใช้เทคโนโลยีและนวัตกรรมโลจิสติกส์การเกษตร	23
2.7 การพัฒนาพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ (E - Commerce)	25
2.8 การจัดการโลจิสติกส์เพื่อรักษาสิ่งแวดล้อม (Green Logistics)	28
ส่วนที่ 3 การประเมินศักยภาพการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ภาคการเกษตร	30
3.1 ปัจจัยที่มีผลต่อสถานการณ์ที่เปลี่ยนแปลงตามบริบทโลก	30
3.2 การประเมินจุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และอุปสรรคในการพัฒนาโลจิสติกส์การเกษตร	34
ส่วนที่ 4 แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาโลจิสติกส์และโซ่อุปทานภาคการเกษตร พ.ศ. 2563 – 2565	38
(ฉบับทบทวน)	
4.1 แนวทางหลักที่ 1 การเพิ่มขีดความสามารถการบริหารจัดการระบบโลจิสติกส์ การเกษตรของเกษตรกรและสถาบันเกษตรกร	40
4.2 แนวทางหลักที่ 2 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบการอำนวยความสะดวก ด้านโลจิสติกส์สินค้าเกษตร	46
4.3 แนวทางหลักที่ 3 การพัฒนาปัจจัยสนับสนุนด้านโลจิสติกส์การเกษตร	51
ส่วนที่ 5 กลไกการขับเคลื่อนการดำเนินงานตามแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ ภาคการเกษตร พ.ศ. 2563 - 2565	56
5.1 ระดับนโยบาย	56
5.2 ระดับพื้นที่	60
5.3 การรายงานติดตามและประเมินผลการปฏิบัติงาน	62
เอกสารอ้างอิง	63

สารบัญตาราง

	หน้า
ตารางที่ 1 ผลการประเมินตัวชี้วัดประสิทธิภาพโลจิสติกส์ของธนาคารโลก ปี 2561	9
ตารางที่ 2 การจัดลำดับ LPI ของประเทศไทย	10
ตารางที่ 3 ผลการประเมินประสิทธิภาพโลจิสติกส์สินค้าเกษตร	14
ตารางที่ 4 รูปแบบโครงสร้างพื้นฐานโซ่ความเย็นของสถาบันเกษตรกร	17
ตารางที่ 5 ปริมาณการขนส่งสินค้าในประเทศ	21
ตารางที่ 6 ปริมาณการขนส่งสินค้าเกษตร ปี 2559 -2561	22
ตารางที่ 7 สินค้าและบริหารในการค้าแบบ E – Commerce	26

สารบัญภาพ

	หน้า
ภาพที่ 1 ความเชื่อมโยงของแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ภาคการเกษตร พ.ศ. 2563 - 2565 (ฉบับทบทวน)	4
ภาพที่ 2 แผนผังแสดงโซ่อุปทานและกระบวนการโลจิสติกส์ด้านการเกษตร	7
ภาพที่ 3 ต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยต่อ GDP ปี 2553 - 2562	11
ภาพที่ 4 ผลการประเมินประสิทธิภาพตัวชี้วัดโดยรวม	12
ภาพที่ 5 โครงสร้างต้นทุนโลจิสติกส์	12
ภาพที่ 6 มิติต้นทุน (สัดส่วนต้นทุนขนส่งต่อยอดขาย)	12
ภาพที่ 7 มิติเวลา (ระยะเวลาเฉลี่ยในการจัดส่งสินค้า)	13
ภาพที่ 8 มิติความน่าเชื่อถือ (ความเสียหายในการจัดส่ง)	13
ภาพที่ 9 ต้นทุนโลจิสติกส์สินค้าเกษตรในพื้นที่แปลงใหญ่	13
ภาพที่ 10 การส่งออก นำเข้าเครื่องจักรกลทางการเกษตร ปี 2561 -2562	18
ภาพที่ 11 การขนส่งสินค้าภายในประเทศและระหว่างประเทศ ปี 2560 - 2562	21
ภาพที่ 12 รูปแบบการขนส่งสินค้าในประเทศ	22
ภาพที่ 13 รูปแบบการขนส่งสินค้าเกษตร ปี 2559 - 2561	23
ภาพที่ 14 มูลค่าพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์หรืออีคอมเมิร์ซ (E - Commerce) ในประเทศไทย	25
ภาพที่ 15 ร้อยละสินค้าและบริหารในการค้าแบบ E - Commerce	26
ภาพที่ 16 กลไกการขับเคลื่อนการพัฒนาระบบโลจิสติกส์การเกษตรของประเทศ	61

ส่วนที่ 1
บทนำ

ส่วนที่ 1

บทนำ

1.1 ความนำ

สืบเนื่องจากคณะรัฐมนตรีกำหนดให้ทุกหน่วยงานทบทุนและดำเนินการจัดทำแผนปฏิบัติการ (แผนระดับ 3) ของหน่วยงานในระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2560 – 2579) และแผนพัฒนาในส่วนที่เกี่ยวข้อง โดยแผนดังกล่าว ต้องมีความสอดคล้องกับกรอบยุทธศาสตร์ชาติระยะ 20 ปี (พ.ศ.2561 – 2580) และแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ โดยในด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ ต้องสอดคล้องกับแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ ประเด็นที่ 7 โครงสร้างพื้นฐาน ระบบโลจิสติกส์ และดิจิทัล

สำนักงานเศรษฐกิจการเกษตร (สศก.) โดยการมอบหมายจากกระทรวงเกษตรและสหกรณ์ (กษ.) มีภารกิจหลักในการจัดทำยุทธศาสตร์ นโยบายหรือแนวทางการพัฒนาโลจิสติกส์และโซ่อุปทานการเกษตร เพื่อใช้เป็นกรอบทิศทางการขับเคลื่อนด้านโลจิสติกส์การเกษตรของประเทศ และทำหน้าที่เป็นฝ่ายเลขานุการ คณะอนุกรรมการพัฒนาระบบโลจิสติกส์การเกษตร ซึ่งเป็นกลไกในการกำกับดูแลและขับเคลื่อนการพัฒนา โลจิสติกส์ภาคการเกษตรในภาพรวมของประเทศ (แต่งตั้งภายใต้คณะกรรมการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ : กบส. โดยมีนายกรัฐมนตรีเป็นประธาน) อำนาจหน้าที่ของ คณะอนุกรรมการฯ คือ การกำหนดแนวทางการพัฒนาระบบโลจิสติกส์การเกษตร โดยเมื่อปี 2560 ได้มีการจัดทำแผนแม่บทการพัฒนาโลจิสติกส์และโซ่อุปทานภาคการเกษตร พ.ศ. 2560 – 2564 ที่สนับสนุนแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ 3 (พ.ศ. 2560 – 2564) และตลอดระยะเวลาที่ผ่านมาจนถึงปัจจุบัน สศก. ได้ดำเนินงานในด้านต่าง ๆ ทั้งการทำหน้าที่ในฐานะ ผู้เสนอแนะนโยบายและแผนการส่งเสริมระบบโลจิสติกส์การเกษตร การติดตามผลการดำเนินงานแผนงาน/โครงการของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง และยังเป็นหน่วยงานประสานและเชื่อมโยงการทำงานของหน่วยงานต่าง ๆ ทั้งภาครัฐและเอกชนให้สอดคล้องและเป็นไปในทิศทางเดียวกัน

จากความสำคัญดังกล่าว สศก. เห็นถึงความจำเป็นต้องมีการทบทวนปัจจัย และประเด็น ความท้าทายต่าง ๆ เพื่อกำหนดทิศทางการพัฒนาโลจิสติกส์ภาคการเกษตรให้มีความชัดเจน และสอดคล้องกับ ยุทธศาสตร์ชาติและแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติมากยิ่งขึ้น เพื่อนำไปสู่การขับเคลื่อนการพัฒนาระบบ โลจิสติกส์ให้บรรลุเป้าหมายได้อย่างมีประสิทธิภาพสูงสุด โดยเน้นแง่มุมที่สำคัญในการทบทวนแผนปฏิบัติการ 3 ประการ คือ 1) การปรับปรุงแผนการดำเนินการที่ส่งผลกระทบต่อกรอบตอบสนองต่อเป้าหมายตามยุทธศาสตร์ชาติ และแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ 2) การเพิ่มประสิทธิภาพในการดำเนินงานทั้งในระยะสั้นและระยะยาว และเกิดความคุ้มค่าในการใช้จ่ายงบประมาณ รวมทั้งเกิดคุณค่าต่อระบบเศรษฐกิจการเกษตรของประเทศ 3) การเสริมสร้างความสามารถในการดำเนินงานของบุคลากรของ กษ. เพื่อให้สามารถสร้างประโยชน์ ให้เกิดแก่เกษตรกรได้อย่างรวดเร็วและเกิดประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น

1.2 วัตถุประสงค์ในการดำเนินการ

เพื่อทบทวนและจัดทำแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ภาคการเกษตร ในช่วงระยะ 3 ปี (พ.ศ.2563 – 2565) ที่มีความสอดคล้องกับยุทธศาสตร์ชาติ และแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ สำหรับนำไปใช้เป็นกรอบหรือทิศทางในการขับเคลื่อนการพัฒนาโลจิสติกส์ภาคการเกษตรให้มีประสิทธิภาพ และเกิดผลสัมฤทธิ์ที่เป็นรูปธรรม ก่อให้เกิดมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจการเกษตรอย่างยั่งยืนแก่ประเทศ

1.3 ความสอดคล้องและเชื่อมโยง นิยาม ไข่อุปทานและกระบวนการโลจิสติกส์ด้านการเกษตร

1.3.1 ความสอดคล้องและเชื่อมโยง

การจัดทำแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ภาคการเกษตร พ.ศ. 2563 - 2565 สศก. ได้พิจารณาถึงความสอดคล้องและการเชื่อมโยงกับยุทธศาสตร์ชาติ (พ.ศ. 2561 - 2580) และแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ ดังนี้

- **ยุทธศาสตร์ชาติ ด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน ซึ่งเป็นแผนระดับ 1** มีเป้าหมายการพัฒนาที่มุ่งเน้นการยกระดับศักยภาพของประเทศในหลากหลายมิติบนพื้นฐานแนวคิด 3 ประการ ได้แก่ 1) “ต่อยอดอดีต” โดยมองกลับไปที่เราเก่งทางเศรษฐกิจ อัตลักษณ์วัฒนธรรม ประเพณีวิถีชีวิต และจุดเด่นทางทรัพยากรธรรมชาติที่หลากหลาย รวมทั้งความได้เปรียบเชิงเปรียบเทียบของประเทศในด้านอื่น ๆ นำมาประยุกต์ผสมผสานกับเทคโนโลยีและนวัตกรรม เพื่อให้สอดคล้องกับบริบทของเศรษฐกิจและสังคมโลก สมัยใหม่ 2) “ปรับปัจจุบัน” เพื่อปูทางสู่อนาคตผ่านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของประเทศในมิติต่าง ๆ ทั้งโครงข่ายระบบคมนาคมและขนส่ง โครงสร้างพื้นฐานวิทยาศาสตร์ เทคโนโลยีและดิจิทัล และการปรับสภาพแวดล้อมให้เอื้อต่อการพัฒนาอุตสาหกรรมและบริการอนาคต และ 3) “สร้างคุณค่าใหม่ในอนาคต” ด้วยการเพิ่มศักยภาพของผู้ประกอบการ พัฒนาคนรุ่นใหม่ รวมถึงปรับรูปแบบธุรกิจ เพื่อตอบสนองต่อความต้องการของตลาด ผสมผสานกับยุทธศาสตร์ที่รองรับอนาคตบนพื้นฐานของการต่อยอดอดีต และปรับปัจจุบัน พร้อมทั้งส่งเสริมและสนับสนุนจากภาครัฐให้ประเทศไทยสามารถสร้างฐานรายได้ และการจ้างงานใหม่ ขยายโอกาสทางการค้าและการลงทุนในเวทีโลกควบคู่ไปกับการยกระดับรายได้ และการกินดีอยู่ดี รวมถึงการเพิ่มขึ้นของคนชั้นกลางและลดความเหลื่อมล้ำของคนในประเทศได้ในคราวเดียวกัน

- **แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ (แผนระดับ 2)**

1) **ประเด็นที่ 3 การเกษตร** แผนย่อยการพัฒนาระบบนิเวศการเกษตร เป็นการอำนวยความสะดวกทางการค้าและพัฒนาระบบโลจิสติกส์การเกษตร เพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการทางการค้า และอำนวยความสะดวกแก่ผู้ประกอบการให้มีความรวดเร็วและไม่เป็นภาระค่าใช้จ่ายในการทำธุรกรรมทางการค้า รวมทั้งการพัฒนาด้านโลจิสติกส์การเกษตร เพื่อลดการสูญเสียระหว่างการขนส่ง ลดขั้นตอน และระยะเวลาในการส่งสินค้า ตลอดจนเตรียมความพร้อมของสถานที่เก็บรวบรวม/รักษาคุณภาพสินค้า และผลิตภัณฑ์เกษตรที่ได้คุณภาพและมาตรฐาน

2) ประเด็นที่ 7 โครงสร้างพื้นฐาน ระบบโลจิสติกส์ และดิจิทัล แผนย่อยโครงสร้างพื้นฐาน ด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ แนวทาง 8 เพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการโลจิสติกส์ตลอดโซ่อุปทาน ทั้งภาคเกษตร ภาคอุตสาหกรรม และภาคบริการ ให้สอดคล้องกับการขับเคลื่อนการยกระดับการผลิตทางการเกษตร เพื่อสร้างมูลค่าให้สูงขึ้น การพัฒนาอุตสาหกรรมและบริการด้วยนวัตกรรมและเทคโนโลยีแห่งอนาคต พร้อมทั้งส่งเสริมให้เกิดการสร้างประโยชน์จากห่วงโซ่มูลค่าของสินค้าและบริการ และมีการดำเนินกิจกรรม ด้านโลจิสติกส์ ที่มีความปลอดภัยและเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม เพื่อสร้างความได้เปรียบในการแข่งขัน ด้วยการลดต้นทุน เพิ่มผลิตภาพ และสร้างมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจได้อย่างยั่งยืน

3) แผนยุทธศาสตร์การพัฒนากระบวนโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ 3 (พ.ศ. 2561 – 2565) ซึ่งเป็นแผนระดับ 3 เป็นกรอบทิศทางการขับเคลื่อนการพัฒนากระบวนโลจิสติกส์ของประเทศไทย กำหนด **วิสัยทัศน์** คือ “ยกระดับระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย สนับสนุนการเป็นศูนย์กลางทางการค้า การบริการ การลงทุน ในภูมิภาคอาเซียน เพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน” และ**กำหนดเป้าหมาย** “ประเทศไทยมีความสามารถในการแข่งขันด้านโลจิสติกส์ การอำนวยความสะดวกทางการค้ามีประสิทธิภาพเพิ่มขึ้น ผู้ประกอบการ โลจิสติกส์ไทยมีศักยภาพการประกอบธุรกิจ ทั้งในประเทศและต่างประเทศ และบุคลากรด้านโลจิสติกส์ ได้รับการพัฒนาให้มีผลิตภาพสูงขึ้น”

ประเด็นยุทธศาสตร์ 3 ประเด็น ได้แก่

■ **ยุทธศาสตร์ที่ 1** การพัฒนาเพิ่มมูลค่าระบบห่วงโซ่อุปทาน ด้วยการยกระดับการบริหารจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทานในภาคเกษตรกรรมและภาคอุตสาหกรรมให้ได้มาตรฐาน การเชื่อมโยงการค้าสู่รูปแบบพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ (E - Commerce) และการพัฒนาศักยภาพผู้ให้บริการโลจิสติกส์ให้สามารถแข่งขันได้

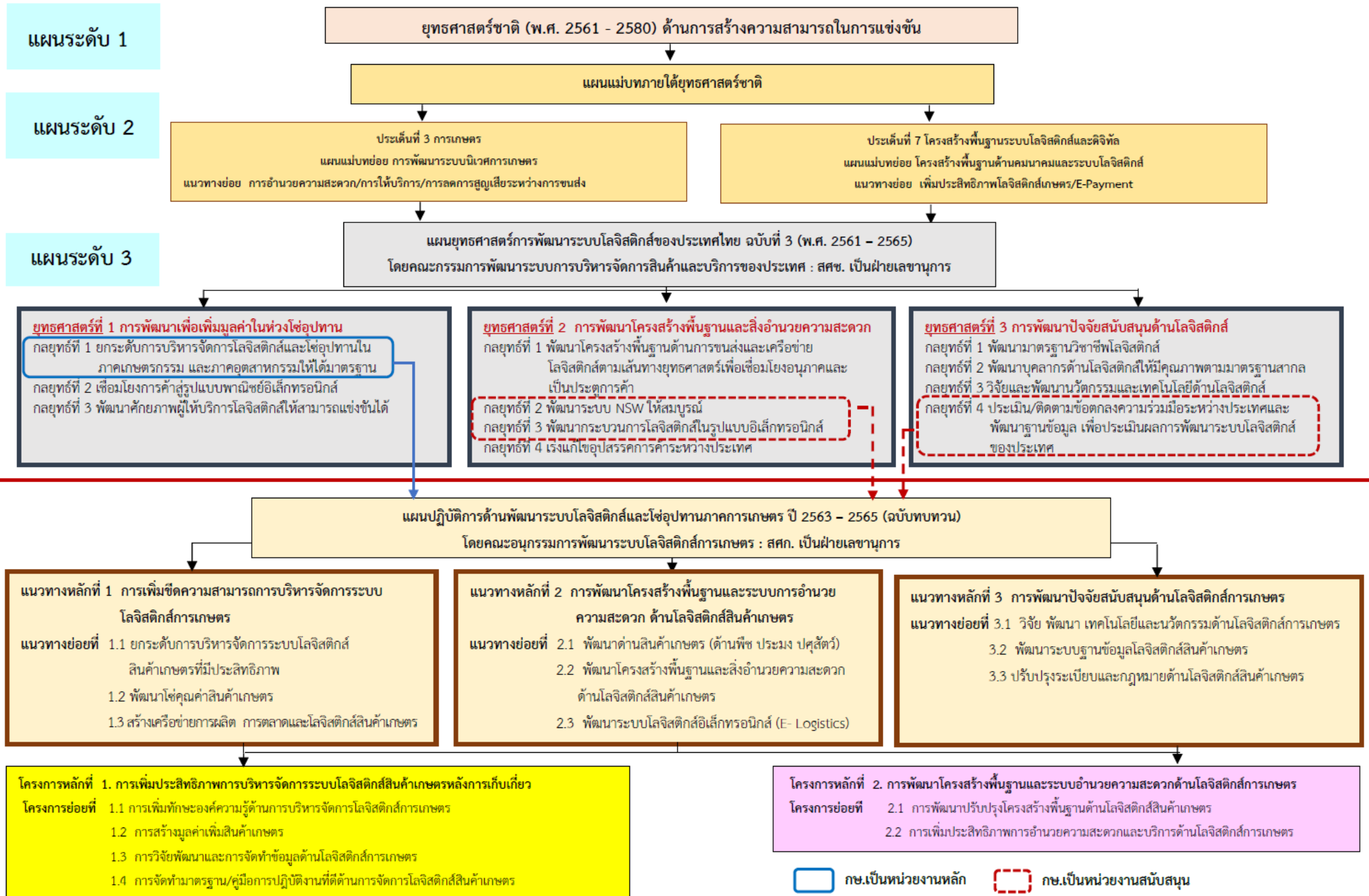
■ **ยุทธศาสตร์ที่ 2** การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก ด้วยการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านขนส่งและเครือข่ายโลจิสติกส์ตามเส้นทางยุทธศาสตร์ การพัฒนาระบบ NSW ให้สมบูรณ์ การพัฒนากระบวนการโลจิสติกส์ในรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์ และการเร่งแก้ไขอุปสรรคการค้าระหว่างประเทศ

■ **ยุทธศาสตร์ที่ 3** การพัฒนาปัจจัยสนับสนุนด้านโลจิสติกส์ ด้วยการเพิ่มศักยภาพมาตรฐานวิชาชีพโลจิสติกส์ การพัฒนาบุคลากรด้านโลจิสติกส์ให้มีคุณภาพ การวิจัยและพัฒนา นวัตกรรม และเทคโนโลยี และการประเมิน/ติดตามข้อตกลงความร่วมมือระหว่างประเทศและพัฒนารฐานข้อมูลเพื่อประเมินผล

ทั้งนี้ กษ. ได้รับมอบหมายให้เป็นเจ้าภาพหลักในยุทธศาสตร์ที่ 1 การพัฒนาเพิ่มมูลค่าระบบห่วงโซ่อุปทาน กลยุทธ์ที่ 1 ยกระดับการบริหารจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทานภาคเกษตรกรรม ให้ได้มาตรฐาน

สำหรับความเชื่อมโยงระหว่างยุทธศาสตร์ชาติ พ.ศ. 2561 - 2580 แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ และแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ภาคการเกษตร พ.ศ. 2563 – 2565 สามารถแสดงเป็นแผนผัง ตามภาพที่ 1

ความเชื่อมโยงของแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์และโซ่อุปทานภาคการเกษตร พ.ศ. 2563 - 2565 (ฉบับทบทวน)



1.4 นิยาม “การบริหารจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทานการเกษตร”

การบริหารจัดการโลจิสติกส์ (Logistics Management) โดยทั่วไปเป็นคำนิยามในวงการธุรกิจ ซึ่งเน้นความหมายของคำว่า การบริหารจัดการโลจิสติกส์ หรือการบริหารการรับ-ส่ง และดูแลสินค้าและบริการเป็นสำคัญ แต่คำจำกัดความที่ได้รับการยอมรับมากที่สุดในระดับสากล คือ **นิยามของสภาการจัดการโลจิสติกส์ (Council of Logistics Management)**ซึ่งกล่าวว่า

การบริหารจัดการโลจิสติกส์ หมายถึง กระบวนการทำงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการวางแผน การดำเนินการ และการควบคุมการทำงานขององค์กร รวมทั้งการบริหารจัดการข้อมูลและธุรกรรมทางการเงินที่เกี่ยวข้องให้เกิดการเคลื่อนย้าย การจัดเก็บ การรวบรวม การกระจายสินค้า วัตถุดิบ ชิ้นส่วนประกอบ และการบริการให้มีประสิทธิภาพและประสิทธิผลสูงสุด โดยคำนึงถึงความต้องการและความพึงพอใจของลูกค้าเป็นสำคัญ

สำหรับคำจำกัดความในระดับมหภาคของคำว่า ระบบโลจิสติกส์ (Macro Logistics System Framework) ธนาคารเพื่อการพัฒนาเอเชีย (ADB) ได้เคยให้คำนิยามไว้ในลักษณะขององค์ประกอบสำคัญของระบบโลจิสติกส์ในกรอบการพัฒนาของประเทศในอนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขง (GMS) ประกอบด้วย โครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure) กรอบกลไกด้านสถาบันและกฎระเบียบ (Institutional Framework) กลุ่มผู้ค้าและผู้ผลิต (Traders/Manufacturers) และกลุ่มผู้ให้บริการ (Service Providers)

การจัดการโซ่อุปทาน (Supply Chain Management) หน่วยงาน Supply Chain Council ได้ให้นิยามไว้ว่า การจัดการโซ่อุปทาน หมายถึง การบริหารแบบเชิงกลยุทธ์ที่คำนึงถึงการเกี่ยวเนื่องหรือความสัมพันธ์กับแบบบูรณาการของหน่วยงานหรือแผนภายในองค์กร และคู่ค้าที่เกี่ยวข้อง ไม่ว่าจะเป็นลูกค้าหรือซัพพลายเออร์ในโซ่อุปทาน โดยมีจุดประสงค์ที่จะนำส่งสินค้าหรือบริการตามความต้องการของผู้บริโภคให้ดีที่สุด ไม่ว่าจะเป็นเรื่องของเวลาหรือคุณภาพโดยจะบริหารจัดการในเรื่องของข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินการขององค์กร และคู่ค้าอย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล ขจัดความล่าช้าในการดำเนินธุรกรรมต่าง ๆ รวมถึงการขจัดปัญหาในการส่งหรือรับมอบสินค้าและบริการที่มีผลมาจากระบบการจัดการด้านการเงินที่ไม่มีประสิทธิภาพ โดยอาจกล่าวได้ว่า เป็นการบริหารจัดการตั้งแต่ต้นน้ำหรือแหล่งวัตถุดิบในการผลิตชิ้นส่วนต่าง ๆ ป้อนเข้าโรงงาน จนถึงปลายน้ำหรือมือผู้บริโภค

ทั้งนี้ ในปัจจุบัน ถือว่า การบริหารจัดการโลจิสติกส์เป็นกระบวนการย่อยหนึ่งในการจัดการสินค้าและบริการตลอดสายของโซ่อุปทาน (Supply Chain Management)

โซ่อุปทานและกระบวนการโลจิสติกส์ด้านการเกษตร

โซ่อุปทานและกระบวนการโลจิสติกส์ด้านการเกษตร ในระบบโซ่อุปทานสินค้าเกษตร จะประกอบด้วยหน่วยธุรกิจตั้งแต่ต้นน้ำ กลางน้ำและปลายน้ำ 4 หน่วย ได้แก่

ระดับต้นน้ำ ได้แก่ เกษตรกร ทำหน้าที่ในการผลิตและการเก็บเกี่ยวสินค้าเกษตร เช่น ข้าว สุกกร ผัก ผลไม้ ยางพารา ฯลฯ โดยในกิจกรรมโลจิสติกส์เริ่มตั้งแต่การจัดการและใช้ปัจจัยการผลิตทางการเกษตร การจัดการคุณภาพผลผลิตในฟาร์ม จนได้ผลผลิตที่พร้อมส่งไปขายในระดับต่อไป

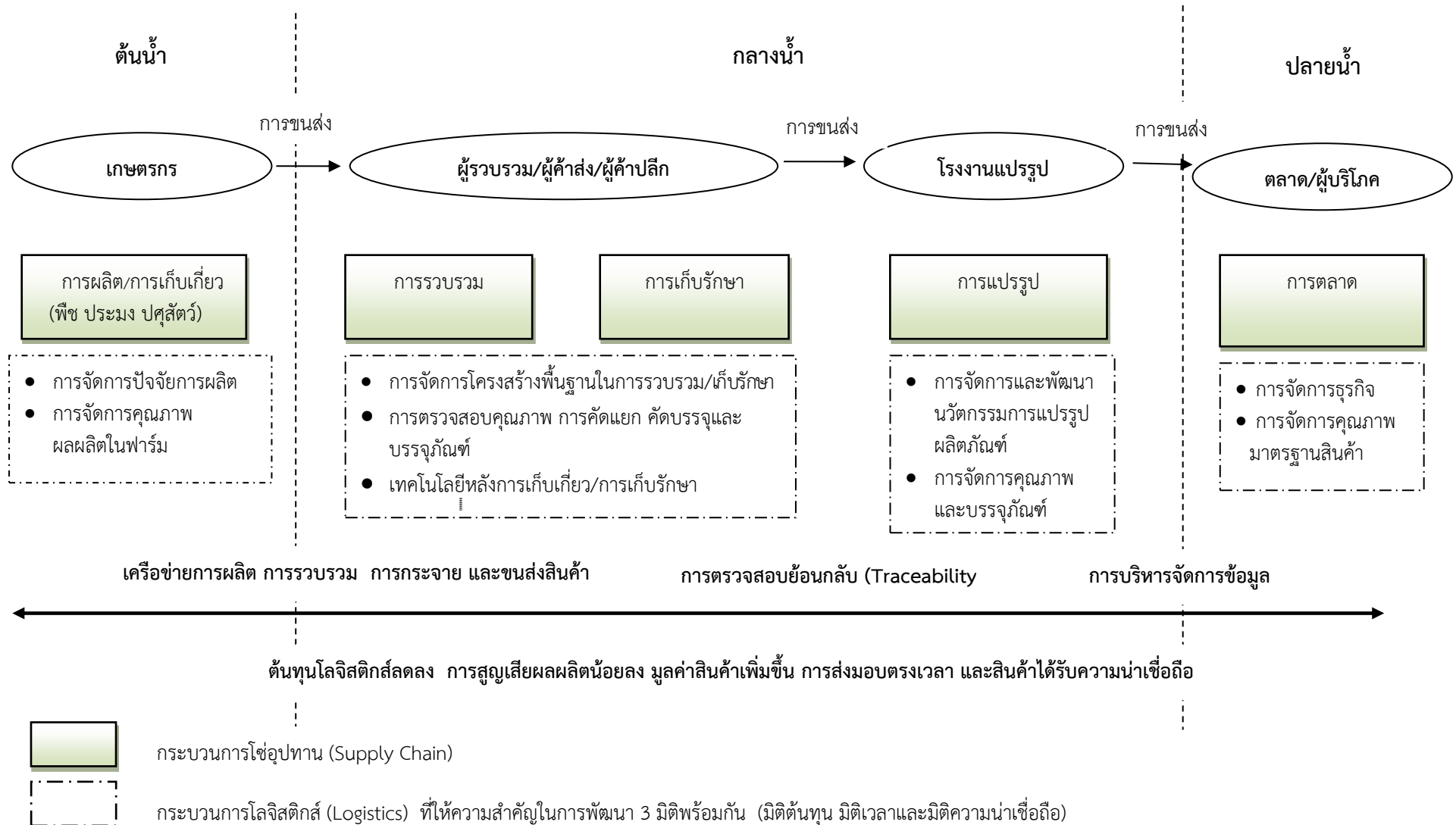
ระดับกลางน้ำ ประกอบด้วย ผู้รวบรวม/ผู้ค้าส่ง/ผู้ค้าปลีก และโรงงานแปรรูป ซึ่งผู้รวบรวมผลผลิตนั้นว่ามีบทบาทสำคัญในการเคลื่อนย้ายผลผลิตจากเกษตรกรสู่ตลาด โดยกิจกรรมโลจิสติกส์ที่เกิดขึ้นได้แก่ การจัดการโครงสร้างพื้นฐานในการรวบรวม/เก็บรักษา การคัดแยก การตรวจสอบคุณภาพ รวมถึงการใช้เทคโนโลยีหลังการเก็บเกี่ยว เช่น การบรรจุหีบห่อ การขนส่ง การเก็บรักษา เป็นต้น เพื่อลดหรือป้องกันความเสียหายของผลผลิตหลังการเก็บเกี่ยวทั้งในด้านปริมาณและคุณภาพ ผลผลิตการเกษตรที่รวบรวมรวมได้จะถูกเคลื่อนย้ายไปดำเนินการแบ่งออกเป็น 2 ทาง คือ 1) รวบรวมเพื่อจำหน่ายให้กับผู้บริโภคในรูปของผลสด เช่น ผลไม้ ผัก ไข่ไก่ เป็นต้น ซึ่งจะส่งต่อไปยังตลาดที่อยู่ในระดับปลายน้ำ 2) รวบรวมเพื่อส่งเข้าโรงงานแปรรูปเป็นสินค้าต่าง ๆ เช่น สับปะรดกระป๋อง ปลากระป๋อง น้ำตาล ไข่กรอบ ฯลฯ โดยมีกิจกรรมโลจิสติกส์ที่สำคัญ คือ การจัดการ/พัฒนา นวัตกรรมการแปรรูปผลิตภัณฑ์ แล้วนำผลิตภัณฑ์นั้นขายให้ร้านค้าส่ง ร้านค้าปลีก ตัวแทนผู้ส่งออก หรือผู้บริโภคต่อไป

ระดับปลายน้ำ เป็นกระบวนการเคลื่อนย้ายสินค้าเกษตรทั้งที่อยู่ในรูปของผลสดและสินค้าเกษตรแปรรูปออกสู่ตลาด โดยสินค้า/ผลผลิตนั้นจะถูกจำหน่ายให้กับ พ่อค้าขายส่ง/พ่อค้าขายปลีก/ตัวแทน ผู้ส่งออก ที่ทำหน้าที่ขายหรือกระจายสินค้าไปสู่ลูกค้าซึ่งเป็นผู้บริโภคต่อไป โดยกิจกรรมโลจิสติกส์ ประกอบด้วย การจัดการธุรกิจ เช่น การหาลูกค้า การตัดสินใจเกี่ยวกับผลผลิต/ผลิตภัณฑ์และบริการที่จำเป็นในการสร้างและสนับสนุนฐานของลูกค้า ควบคู่กับการจัดการคุณภาพมาตรฐานสินค้า เพื่อตอบสนองความต้องการของลูกค้า (Customer Need) และสร้างความพึงพอใจให้เกิดขึ้นกับลูกค้าด้วย (Customer Satisfaction)

ทั้งนี้ ในการไหลของผลผลิต/วัตถุดิบ (Material Flow) จะเริ่มจากเกษตรกรเป็นผู้ผลิตผลผลิตการเกษตรและเคลื่อนย้ายไปสู่ผู้รวบรวมในรูปของผลสดหรือเปลี่ยนสภาพไปเรื่อย ๆ จนเป็นสินค้าสำเร็จรูปและส่งไปยังลูกค้า ในขณะที่เงินหรือผลตอบแทนจากการขายสินค้า (Financial Flow) จะเคลื่อนที่จากผู้ซื้อขั้นสุดท้ายจนถึงเกษตรกร ระหว่างนั้นจะมีการไหลของข้อมูล (Information Flow) ทั้งไปและกลับ เช่น ข้อมูลของสินค้า ข้อมูลความต้องการของผู้บริโภค ตลอดโซ่อุปทาน

ดังแสดงในแผนผังแสดงโซ่อุปทานและกระบวนการโลจิสติกส์ด้านการเกษตร

ภาพที่ 2 : แผนผังแสดงโซ่อุปทานและกระบวนการโลจิสติกส์ด้านการเกษตร



ส่วนที่ 2

การทบทวนสถานการณ์พัฒนาระบบโลจิสติกส์
ภาคการเกษตรในประเทศไทย

ส่วนที่ 2

การทบทวนสถานการณ์การพัฒนาโลจิสติกส์ภาคการเกษตรในประเทศไทย

2.1 ตัวชี้วัดประสิทธิภาพโลจิสติกส์ของประเทศไทย

ทุก 2 ปี ธนาคารโลกมีการจัดทำตัวชี้วัดประสิทธิภาพโลจิสติกส์ (International Logistics Performance Index หรือ LPI) เกณฑ์ที่ใช้ในการพิจารณามี 6 ด้าน คือ (1) ด้านพิธีการศุลกากร (Customs) (2) ด้านโครงสร้าง พื้นฐานด้านขนส่งและเทคโนโลยีสารสนเทศ (Infrastructure) (3) ด้านการเตรียมการขนส่งระหว่างประเทศ (International Shipments) (4) ด้านสมรรถนะผู้ให้บริการโลจิสติกส์ทั้งภาครัฐและธุรกิจ (Logistics Quality and Competence) (5) ด้านระบบติดตามและตรวจสอบสินค้า (Tracking and tracing) และ (6) ด้านความตรงต่อเวลาของการบริการ (Timelines) ทั้งนี้พบว่า ในปี 2561 ประเทศที่มีประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ อันดับ 1 – 5 คือ เยอรมนี สวีเดน เบลเยียม ออสเตรเลีย และญี่ปุ่น สำหรับประเทศไทยอยู่ในอันดับที่ 32 จาก 160 ประเทศ โดยมีคะแนน LPI อยู่ที่ 3.41 คะแนน ปรับตัวดีขึ้นจาก ปี 2559 ซึ่งอยู่อันดับที่ 45 และมีคะแนนอยู่ที่ 3.26 คะแนน เมื่อเทียบในระดับอาเซียน ไทยอยู่ในอันดับที่ 2 ของอาเซียน รองจากสิงคโปร์ โดยไทยมีการพัฒนาขึ้นในทุก ๆ ด้าน เมื่อเทียบกับปี 2559 โดยเกณฑ์ชี้วัดที่มีพัฒนาการดีขึ้นมากที่สุด ได้แก่ ด้านความตรงต่อเวลาของการบริการ (Timeliness) ด้านสมรรถนะ ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ทั้งภาครัฐและธุรกิจ (Logistics Quality and Competence) และด้านระบบติดตามและตรวจสอบสินค้า (Tracking & Tracing) ตามลำดับ

ตารางที่ 1 ผลการประเมินตัวชี้วัดประสิทธิภาพโลจิสติกส์ของธนาคารโลก ปี 2561

การจัดอันดับและคะแนน LPI				
ประเทศ	ลำดับ		คะแนน	
	2559	2561	2559	2561
เยอรมนี	1	1	4.23	4.20
สวีเดน	3	2	4.20	4.05
เบลเยียม	6	3	4.11	4.04
ออสเตรเลีย	7	4	4.10	4.03
ญี่ปุ่น	12	5	3.97	4.03
สิงคโปร์	5	7	4.14	4.00
ไทย	45	32	3.26	3.41
เวียดนาม	64	39	2.98	3.27
มาเลเซีย	32	41	3.43	3.22
อินโดนีเซีย	63	46	2.98	3.15

ตารางที่ 2 การจัดลำดับ LPI ของประเทศไทย

ปี	ปี 2559	ปี 2561
	45	32
1. คะแนนตัวชี้วัดประสิทธิภาพโลจิสติกส์	3.26	3.41
2. ด้านพิธีการศุลกากร	3.11	3.14
3. ด้านโครงสร้างพื้นฐานด้านขนส่งและเทคโนโลยีสารสนเทศ	3.12	3.14
4. ด้านการเตรียมการขนส่งระหว่างประเทศ	3.37	3.46
5. ด้านสมรรถนะผู้ให้บริการโลจิสติกส์ทั้งภาครัฐและธุรกิจ	3.14	3.41
6. ด้านระบบติดตามและตรวจสอบสินค้า	3.20	3.47
7. ด้านความตรงต่อเวลาของการบริการ	3.56	3.81

ที่มา : ธนาคารโลก (World Bank) 2561

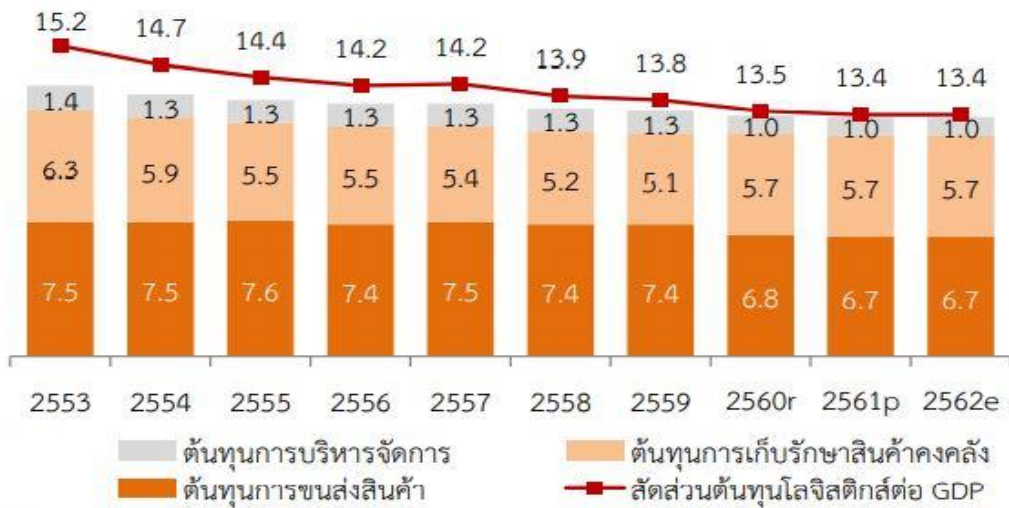
2.2 ต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทย ปี 2561 และปี 2562

ข้อมูลจากสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ในปี 2561 ต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยมีมูลค่า 2,190.2 พันล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปี 2560 ที่มีมูลค่า 2,086.7 พันล้านบาท มีอัตราการขยายตัวคิดเป็นร้อยละ 5.0 หรือคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 13.4 ของผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ ราคาประจำปี (Nominal GDP) ประกอบด้วย ต้นทุนการขนส่งมีมูลค่า 1,102.6 พันล้านบาท หรือคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 6.7 ต่อ GDP ต้นทุนการเก็บรักษาสินค้าคงคลังมีมูลค่า 924.6 พันล้านบาท หรือคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 5.7 ต่อ GDP และต้นทุนการบริหารจัดการโลจิสติกส์มีมูลค่า 163.0 พันล้านบาท หรือคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 1.0 ต่อ GDP โดยมูลค่าต้นทุนโลจิสติกส์ขยายตัวตามแนวโน้มการเติบโตของภาพรวมเศรษฐกิจภายในประเทศ เนื่องจากการเพิ่มขึ้นของอุปสงค์จากทั้งในและต่างประเทศส่งผลให้การบริโภคและการลงทุนภาคเอกชนและการส่งออกไปยังตลาดประเทศคู่ค้าที่สำคัญเพิ่มขึ้น

ในปี 2562 ต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยมีมูลค่า 2,258.4 พันล้านบาท เพิ่มขึ้นจาก ปี 2561 มีอัตราการขยายตัวคิดเป็นร้อยละ 3.1 หรือคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 13.4 ต่อ GDP มีสัดส่วนคงที่เท่ากับปีก่อนหน้า ประกอบด้วยต้นทุนการขนส่งมีมูลค่า 1,122.8 พันล้านบาท หรือคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 6.7 ต่อ GDP ต้นทุนการเก็บรักษาสินค้าคงคลังมีมูลค่า 967.5 พันล้านบาท หรือคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 5.7 ต่อ GDP และต้นทุนการบริหารจัดการโลจิสติกส์มีมูลค่า 168.1 พันล้านบาท หรือคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 1.0 ต่อ GDP ซึ่งมูลค่าต้นทุนโลจิสติกส์ขยายตัวอย่างชะลอตัว เป็นไปในทิศทางเดียวกันกับการชะลอตัวของภาพรวมเศรษฐกิจภายในประเทศที่ได้รับผลกระทบจากความผันผวนของเศรษฐกิจโลกที่จากสงครามการค้าระหว่างสหรัฐอเมริกาและสาธารณรัฐประชาชนจีน

สำหรับแนวโน้มต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP ในปี 2563. คาดว่าปรับลดลงอยู่ที่ระหว่างร้อยละ 12.9 – 13.4 จากสถานการณ์เศรษฐกิจภายในประเทศที่หดตัว โดยมีปัจจัยหลักจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID – 19) ซึ่งส่งผลกระทบต่ออย่างรุนแรงในหลายประเทศทั่วโลก

ภาพที่ 3 ต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP ของประเทศไทย ปี 2553 - 2562



ที่มา: สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

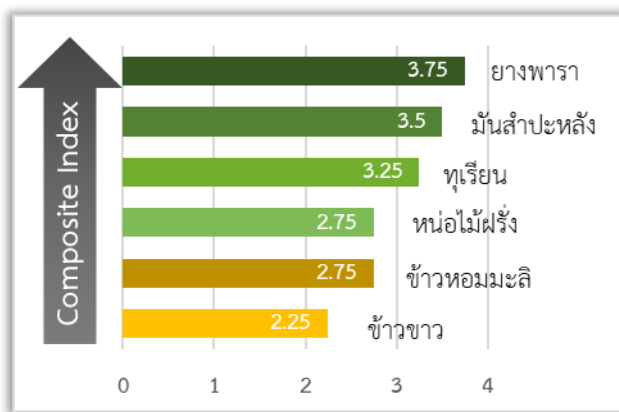
2.3 ต้นทุนโลจิสติกส์การเกษตร

ปีงบประมาณ 2558 สำนักงานเศรษฐกิจการเกษตร กระทรวงเกษตรและสหกรณ์ ได้รับการสนับสนุนทุนวิจัยจากสำนักงานคณะกรรมการวิจัยแห่งชาติ (วช.) และสำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย (สกว.) ดำเนินโครงการศึกษาและวิจัยโลจิสติกส์และโซ่อุปทานสินค้าเกษตรที่สำคัญ 5 ชนิด ได้แก่ ข้าว มันสำปะหลัง ยางพารา ผัก (หน่อไม้ฝรั่ง) และผลไม้ (ทุเรียน) โดยจัดทำและพัฒนาระบบฐานข้อมูลการประเมินประสิทธิภาพการบริหารจัดการโลจิสติกส์ (Agricultural Logistics Performance Index : ALPI) สินค้าเกษตรตามกิจกรรมโลจิสติกส์ในโซ่อุปทาน ครอบคลุม 9 กิจกรรมหลักใน 3 มิติสำคัญ ได้แก่ มิติด้านต้นทุน มิติด้านเวลา และมิติด้านความน่าเชื่อถือ เพื่อเป็นเกณฑ์วัดผลการดำเนินงานของหน่วยธุรกิจการเกษตรตลอดโซ่อุปทานสินค้าเกษตรเป้าหมาย ประกอบด้วย เกษตรกร สถาบันเกษตรกร (สหกรณ์การเกษตรและวิสาหกิจชุมชน) และผู้ประกอบการเกษตร (โรงงานแปรรูป) สรุปสาระสำคัญ ดังนี้

(1) ผลการประเมินประสิทธิภาพตัวชี้วัดโดยรวม (Composite Index)

ผลการประเมินประสิทธิภาพตัวชี้วัดโดยรวม (Composite Index) ในสินค้าเกษตร 5 ชนิด พบว่ามีค่าคะแนนอยู่ในเกณฑ์ปานกลางถึงค่อนข้างดี โดย ยางพารา มันสำปะหลัง และทุเรียน มีค่าคะแนนอยู่ในเกณฑ์ค่อนข้างดี และข้าวขาว ข้าวหอมมะลิ และหน่อไม้ฝรั่ง อยู่ในเกณฑ์ปานกลาง

ภาพที่ 4 : ผลการประเมินประสิทธิภาพตัวชี้วัดโดยรวม



เกณฑ์ Composite Index

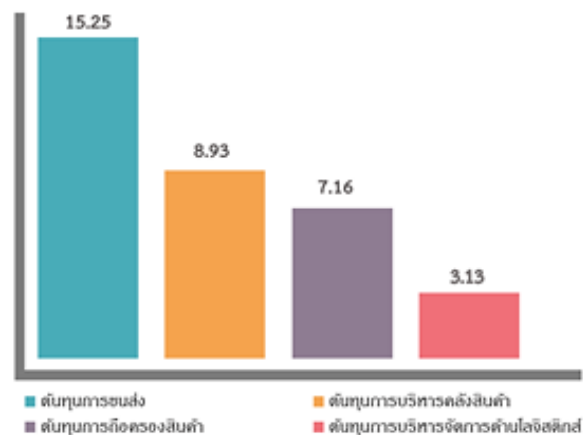
ดี	4.1 - 5	ค่อนข้างดี	3.1 - 4
ปานกลาง	2.1 - 3	ค่อนข้างด้อย	1.1 - 2
ด้อย	0.1 - 1		

(2) ผลการประเมินประสิทธิภาพการจัดการ โลจิสติกส์สินค้าเกษตรภาพรวมระดับประเทศ

โครงสร้างต้นทุนโลจิสติกส์ พบว่า ต้นทุนโลจิสติกส์ในระดับภาพรวมโซ่อุปทานสินค้าเกษตร มีต้นทุนขนส่งเป็นองค์ประกอบที่ใหญ่ที่สุด ประมาณร้อยละ 15.25 ของยอดขาย รองลงมา คือ ต้นทุนบริหารคลังสินค้า คิดเป็นร้อยละ 8.39 ต้นทุนการถือครองสินค้า คิดเป็นร้อยละ 7.16 และต้นทุนบริหารจัดการด้านโลจิสติกส์ ประมาณร้อยละ 3.13 ต่อยอดขาย

ภาพที่ 5 : โครงสร้างต้นทุนโลจิสติกส์สินค้าเกษตร

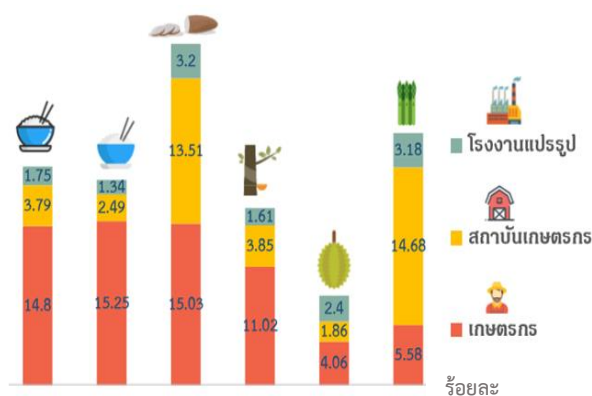
ร้อยละต่อยอดขาย



จำแนกตัวชี้วัด 3 มิติ

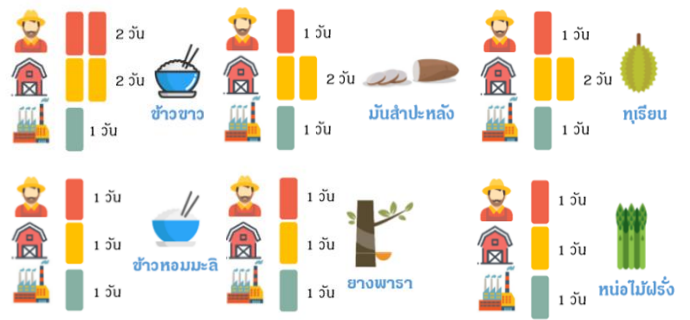
(1) มิติต้นทุน ต้นทุนขนส่งในระดับภาพรวมโซ่อุปทานสินค้าเกษตรทั้ง 6 ชนิด พบว่า ต้นทุนขนส่งต่อยอดขายของเกษตรกรในสินค้า 5 ชนิด ได้แก่ ข้าวขาว ข้าวหอมมะลิ มันสำปะหลัง ยางพารา และทุเรียน สูงกว่าสถาบันเกษตรกรและโรงงานแปรรูป ในขณะที่หน่อไม้ฝรั่งเป็นสินค้าที่มีต้นทุนการขนส่งต่อยอดขายของสถาบันเกษตรกรสูงกว่าเกษตรกรและโรงงานแปรรูป

ภาพที่ 6 : มิติต้นทุน (สัดส่วนต้นทุนขนส่งต่อยอดขาย)



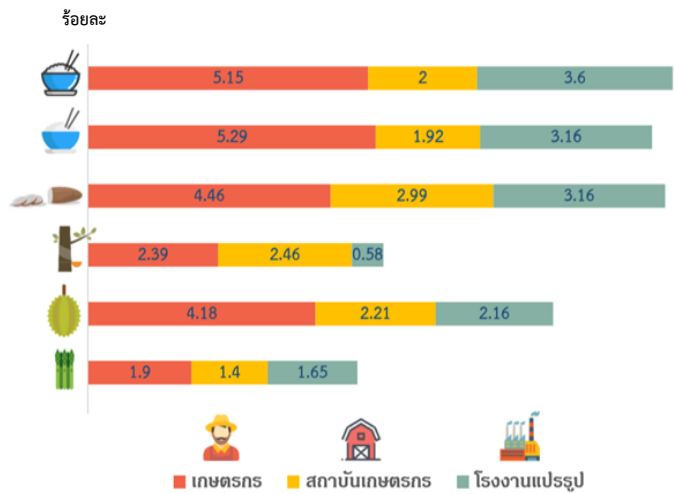
(2) **มิติเวลา** ระยะเวลาในการจัดส่งสินค้าในระดับภาพรวม โซ่อุปทานสินค้าเกษตร 5 ชนิด พบว่า เกษตรกร สถาบันเกษตรกรและโรงงานแปรรูปใช้ระยะเวลาการจัดส่งสินค้าไม่เกิน 2 วัน

ภาพที่ 7 : มิติเวลา (ระยะเวลาเฉลี่ยในการจัดส่งสินค้า)



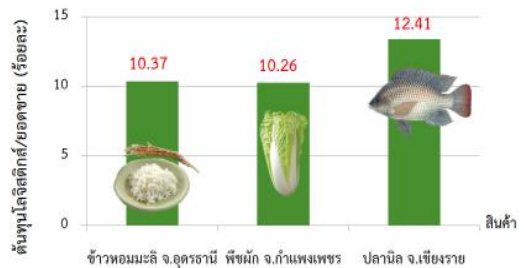
(3) **มิติความน่าเชื่อถือ** อัตราความเสียหายของสินค้าในระดับภาพรวมโซ่อุปทานสินค้าเกษตร พบว่า เกษตรกรผู้ปลูกพืชทั้ง 5 ชนิด มีอัตราความเสียหายของสินค้าสูงกว่าสถาบันเกษตรกรและโรงงานแปรรูป โดยเกษตรกร มีอัตราความเสียหายอยู่ระหว่างร้อยละ 2 – 5 ต่อยอดขาย โดยเกษตรกรผู้ปลูกข้าวหอมมะลิ มีอัตราการสูญเสียสูงที่สุด ประมาณร้อยละ 5 ต่อยอดขาย

ภาพที่ 8 : มิติความน่าเชื่อถือ (ความเสียหายในการจัดส่ง)



สำหรับปี 2559 ได้ดำเนินการโครงการจัดทำข้อมูลการประเมินประสิทธิภาพการบริหารจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทานโคนมและผลิตภัณฑ์นม ขณะที่ปี 2560 ได้จัดทำข้อมูลการประเมินประสิทธิภาพการบริหารจัดการกิจกรรมโลจิสติกส์สินค้าเกษตรในพื้นที่ระบบส่งเสริมการเกษตรแบบแปลงใหญ่ 3 ชนิด ได้แก่ พืชผัก จังหวัดกำแพงเพชร ปลาบิล จังหวัดเชียงราย ข้าวหอมมะลิ จังหวัดอุดรธานี และปลาบิล จังหวัดเชียงราย

ภาพที่ 9 : ต้นทุนโลจิสติกส์สินค้าเกษตร ในพื้นที่แปลงใหญ่



ตารางที่ 3 : ผลการประเมินประสิทธิภาพโลจิสติกส์สินค้าเกษตร

	มิติตันทุน (ร้อยละต่อยอดขาย)						มิตเวลา (นาที/ชม./วัน)			มิตความน่าเชื่อถือ (ร้อยละต่อยอดขาย)	
	ค่าขนส่ง	ค่าเก็บรักษา ปัจจัยการผลิตและ ผลผลิต	ค่าบริหารจัดการ โลจิสติกส์	ต้นทุน เก็บเกี่ยว	ค่า บรรจุ หีบห่อ	ต้นทุน โลจิสติกส์ รวม	ระยะ เวลาจัดซื้อ ปัจจัยการผลิต	¹ ระยะเวลา จัดการผลผลิต ก่อนขนส่ง	ระยะเวลา ขนส่ง ผลผลิต	² ความสามารถ ในการจัดส่ง ผลผลิตให้ ลูกค้า	³ ความสูญเสีย ของผลผลิต ตั้งแต่ระดับ ฟาร์มจนถึง ตลาดปลายทาง
พืชผัก จังหวัดกำแพงเพชร											
เกษตรกร	0.59	0.09	0.06	0.10	-	0.84	30 นาที	4 ชม.	15 นาที	96.00	4.00
สถาบัน เกษตรกร	8.27	0.29	0.86	-	-	9.42	24 ชม.	6 ชม.	2 ชม.	98.00	3.00
ปศุสัตว์ จังหวัดเชียงราย											
เกษตรกร	0.06	0.08	0.01	3.64	-	3.79	7 วัน	0 ชม.	30 นาที	96.05	3.00
สถาบัน เกษตรกร	6.66	2.13	0.49	0.34	-	9.62	7 วัน	4 ชม.	3 ชม.	98.56	0.09
ข้าวหอมมะลิ จังหวัดอุดรธานี											
เกษตรกร	0.60	-	-	5.54	-	6.14	3 ชม.	13 วัน	2 ชม.	98.00	10.00
สถาบัน เกษตรกร	2.30	1.05	0.34	-	0.54	4.23	1 วัน	2 วัน	1 ชม.	99.00	3.00

หมายเหตุ : ¹ ระยะเวลาจัดการผลผลิตก่อนขนส่ง หมายถึง ระยะเวลาเก็บเกี่ยว รวบรวม คัดแยก และบรรจุภัณฑ์ ก่อนขนส่ง

² ความสามารถในการจัดส่งผลผลิตให้ลูกค้า หมายถึง ความสามารถในการจัดส่งครบตามจำนวน และตรงเวลาดำเนินการ

³ ความสูญเสียของผลผลิต หมายถึง ความสูญเสียตั้งแต่ระดับฟาร์มจนถึงตลาดปลายทาง

จากผลการศึกษาตามโครงการฯ ดังกล่าว สำนักงานเศรษฐกิจการเกษตรได้เสนอประเด็นปัญหาสำคัญ และข้อเสนอแนะเพื่อพัฒนาระบบโลจิสติกส์และโซ่อุปทานสินค้าเกษตรที่สำคัญ ดังนี้

(1) เกษตรกรและสถาบันเกษตรกรขาดองค์ความรู้ ความเข้าใจ และทักษะด้านบริหารจัดการกิจกรรมโลจิสติกส์ที่มีประสิทธิภาพ ตั้งแต่ขั้นตอนก่อนการผลิต การเก็บเกี่ยว การคัดแยกคุณภาพ การรวบรวม และการกระจายผลผลิตไปยังลูกค้าปลายทาง โดยเฉพาะในระดับต้นน้ำและกลางน้ำ ดังนั้น จำเป็นพัฒนาทักษะและองค์ความรู้เกี่ยวกับแนวทางการปรับปรุงประสิทธิภาพของการบริหารจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทานสินค้าเกษตรให้แก่เกษตรกร สถาบันเกษตรกร และผู้ประกอบการธุรกิจเกษตรอย่างต่อเนื่อง เน้นผลิตสินค้าที่มีคุณภาพ ลดต้นทุนการผลิต การเก็บรักษา และลดการสูญเสียในระหว่างการผลิตและการขนส่ง ควบคู่ไปกับการพัฒนาทักษะเชิงปฏิบัติการและถ่ายทอดเทคโนโลยีด้านการจัดการฟาร์มสมัยใหม่ (Modern Farm Management)

(2) เกษตรกร สถาบันเกษตรกร และผู้ประกอบการขาดการรวมกลุ่มหรือสร้างเครือข่าย (Network) ที่มีความเชื่อมโยงทั้งด้านการผลิต การตลาดและระบบโลจิสติกส์สินค้าเกษตรที่เกี่ยวข้องอย่างแท้จริง โดยเฉพาะการควบคุมกระบวนการผลิตการรับรองคุณภาพสินค้าเกษตรให้มีความสม่ำเสมอ ทั้งในเชิงปริมาณ และคุณภาพ ดังนั้น ควรส่งเสริมและผลักดันให้เกิดการรวมกลุ่มและสร้างเครือข่ายการผลิต การตลาด

และโลจิสติกส์ ในเครือข่าย 3 ระดับ ได้แก่ 1) ระดับท้องถิ่น สร้างเครือข่ายรายสินค้า ในแต่ละพื้นที่ โดยสมาชิกควรตกลงกำหนดพันธกิจที่จะทำร่วมกัน เน้นผลผลิตสินค้าที่ขายได้ราคาดี 2) ระดับจังหวัด สร้างเครือข่ายธุรกิจสินค้าเกษตรให้มีความเชื่อมโยงซึ่งกันและกันภายในจังหวัด และ 3) ระดับข้ามจังหวัด บูรณาการเครือข่ายเป็นกลุ่มจังหวัด

(3) เกษตรกรและสถาบันเกษตรกรขาดการพัฒนาโซ่คุณค่า (Value Chain) สินค้าเกษตร ทำให้เกษตรกรและสถาบันเกษตรกร ยังเป็นกลุ่มที่รับภาระต้นทุนโลจิสติกส์มากกว่ากลุ่มอื่น ๆ ในโซ่อุปทาน ดังนั้นจำเป็นที่หน่วยงานภาครัฐต้องเร่งเพิ่มทักษะความรู้ความสามารถในการบริหารจัดการสินค้าเกษตร ภายหลังการเก็บเกี่ยว (Post Harvest Management) เช่น การตัดแต่ง การคัดเกรด การเก็บเกี่ยวผลผลิต การใช้บรรจุภัณฑ์หรือการจัดเรียงผลผลิตในกล่องบรรจุภัณฑ์ เพื่อลดการกระแทกหรือทำให้ผลผลิตบอบช้ำ เป็นต้น และใช้ระบบโซ่ความเย็น (Cool Chain System) เพื่อลดการสูญเสียและสร้างมูลค่าเพิ่มให้แก่ตัวสินค้า โดยเฉพาะสินค้าเกษตรประเภทเน่าเสียง่าย (Perishable Goods)

(4) เกษตรกรและสถาบันเกษตรกร ยังมีข้อจำกัดในเรื่องการส่งมอบสินค้าให้แก่ผู้ประกอบการ ได้อย่างมีประสิทธิภาพ กล่าวคือ การส่งมอบสินค้าได้ครบถ้วน ทั้งตามเวลาที่นัดหมาย ตามจำนวน และตามคุณภาพที่ตกลงกัน ดังนั้นหน่วยงานภาครัฐจำเป็นต้องเร่งผลักดันให้เกษตรกรและสถาบันเกษตรกรเห็นถึงความสำคัญในการพัฒนาระบบโลจิสติกส์สินค้าเกษตรของตนเอง ให้มีประสิทธิภาพครอบคลุมทั้ง 3 มิติ ได้แก่ มิติต้นทุน (Cost) มิติเวลา (Time) และมิติความน่าเชื่อถือ (Reliability) โดยเฉพาะมิติเวลา และความน่าเชื่อถือ หากสามารถดำเนินการได้อย่างมีประสิทธิภาพ ลูกค้าจะเกิดความไว้วางใจ (Trust) และมีความจงรักภักดี (Loyalty)

2.4 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกด้านโลจิสติกส์การเกษตร

1) การพัฒนาศูนย์รวบรวมและกระจายสินค้าเกษตรและเครือข่ายโลจิสติกส์

ในช่วงระยะที่ผ่านมา การลงทุนตามนโยบายรัฐบาลเพื่อเชื่อมโยงเครือข่ายโลจิสติกส์สินค้าเกษตร ตั้งแต่ต้นทาง กลางทาง และปลายทางในปัจจุบัน อาจกล่าวได้ว่ายังไม่มีประสิทธิภาพเท่าที่ควร โดยเฉพาะการบริหารจัดการระบบโลจิสติกส์ที่จะช่วยสนับสนุนการรวบรวมจัดเก็บ กระจายสินค้าหลังการเก็บเกี่ยว และแปรรูป เพื่อจัดส่งเข้าโรงงานแปรรูป รวมทั้งการสร้างและพัฒนาศูนย์จัดเก็บและกระจายสินค้าเกษตร (Agricultural Distribution Center : ADC) เพื่อทำหน้าที่เป็นตลาดกลางอย่างครบวงจร ยังขาดการคำนึงถึงการพัฒนาระบบขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ณ จุดพื้นที่ยุทธศาสตร์ตามภูมิภาคที่มีศักยภาพให้ผสมผสานเชื่อมโยงกัน เพื่อสนับสนุนการกระจายสินค้าและผลผลิตของเกษตรกร ผู้ประกอบการ SMEs ในระดับ ตำบล อำเภอ จังหวัด และภูมิภาค หรือเชื่อมโยงเขตเศรษฐกิจพิเศษ และการค้าชายแดนกับประเทศเพื่อนบ้าน ขณะที่เกษตรกร สมาชิกสหกรณ์การเกษตรและสถาบันเกษตรกรขาดประสิทธิภาพและความสามารถในการบริหาร ควบคุมระบบและวิธีการขนส่งที่มีประสิทธิภาพ ทำให้สินค้าเกิดความเสียหาย ค่าขนส่งสูง และส่งมอบล่าช้า

สำหรับผลการดำเนินงานด้านการสร้างศูนย์กระจายสินค้าเกษตร กรมส่งเสริมสหกรณ์ (กสส.) ได้สร้างและพัฒนาศูนย์กระจายสินค้าสหกรณ์ (Cooperative Distribution Center : CDC) ปัจจุบันมีศูนย์กระจายสินค้าสหกรณ์ ครอบคลุมพื้นที่ 77 จังหวัด รวมจำนวน 127 แห่ง ประกอบด้วย ศูนย์กระจายสินค้าสหกรณ์ที่ดำเนินงานโดยมีสหกรณ์การเกษตร 87 แห่ง ชุมชุมสหกรณ์ 14 แห่ง สหกรณ์การเกษตรเพื่อลูกค้าธนาคารเพื่อการเกษตรและสหกรณ์การเกษตร (สกต.ชกส.) 12 แห่ง สหกรณ์นิคม 4 แห่ง และสหกรณ์เครดิตยูเนี่ยน 3 แห่ง สหกรณ์ร้านค้า 7 แห่ง



โดยแนวทางการพัฒนาศูนย์กระจายสินค้าสหกรณ์ระดับประเทศ มีดังนี้

- จัดทำฐานข้อมูล/วิเคราะห์ข้อมูลความต้องการสมาชิก
- พัฒนาคุณภาพสินค้า การจัดการบรรจุภัณฑ์ และบริการสร้างความเชื่อมั่นในตราสินค้าสหกรณ์
- พัฒนาบุคลากรเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันรองรับการเปลี่ยนแปลง
- พัฒนาศักยภาพเกษตรกรเชื่อมโยงเครือข่ายการผลิต การตลาด และโลจิสติกส์สินค้าสหกรณ์
- ยกระดับการดำเนินธุรกิจและเสริมสร้างความเชื่อมั่นให้ขบวนการสหกรณ์นำเทคโนโลยีและระบบดิจิทัลที่เหมาะสมมาใช้ประโยชน์ในธุรกิจของตนเองให้มากขึ้น

อย่างไรก็ตาม เมื่อพิจารณาในรายละเอียดของโครงสร้างพื้นฐานโลจิสติกส์และสิ่งอำนวยความสะดวกทางการตลาดต่าง ๆ ที่เอื้อต่อการขับเคลื่อนระบบโลจิสติกส์ของสินค้าเกษตรยังถือว่ามีน้อย ไม่เพียงพอต่อความต้องการในการใช้งาน โดยเฉพาะแหล่งรวบรวม คัดเกรด/คัดแยก หรือกระจายผลผลิต และห้องเย็น ฯลฯ รวมทั้งโครงสร้างพื้นฐานหรือสิ่งอำนวยความสะดวกทางการตลาดที่มีอยู่เดิมเริ่มเก่าและทรุดโทรม ไม่สามารถใช้ประโยชน์ได้อย่างเต็มที่ ซึ่งสอดคล้องกับผลการศึกษาของสำนักงานเศรษฐกิจการเกษตรที่ได้ดำเนินการเมื่อปี 2559 เรื่องการศึกษาโครงการพัฒนาความเชื่อมโยงโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์การเกษตรกับการลงทุนด้านคมนาคมขนส่งของไทย กรณีพื้นที่ภาคตะวันออก (จังหวัดชลบุรี ระยอง และสระแก้ว) พบว่า 1) ในพื้นที่ภาคตะวันออกมีโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกด้านโลจิสติกส์สินค้าเกษตรในสินค้าเกษตรที่สำคัญ 5 ชนิด ได้แก่ ข้าว มันสำปะหลัง ยางพารา นม และผลไม้ รวม 418 แห่ง แยกเป็นของสถาบันเกษตรกร กษ. รวม 45 แห่ง และผู้ประกอบการ รวม 373 แห่ง ซึ่งจะเห็นได้ว่าโครงสร้างพื้นฐานการเกษตรที่เป็นแหล่งรวบรวมผลผลิตที่เป็นของสถาบันเกษตรกร มีจำนวนค่อนข้างน้อยเมื่อเปรียบเทียบกับผู้ประกอบการ เช่นเดียวกับผลการศึกษาโครงการประเมินประสิทธิภาพการบริหารจัดการระบบโลจิสติกส์และโซ่อุปทานสินค้าเกษตร ภายใต้ระบบส่งเสริมการเกษตรแบบแปลงใหญ่ประชารัฐสมัยใหม่ ได้แก่ **พืชผัก** จังหวัดกำแพงเพชร **ข้าวหอมมะลิ** จังหวัดอุดรธานี และ**ปลานิล** จังหวัดเชียงราย พบว่ากลุ่มเกษตรกรยังมีอุปกรณ์คัดเกรด เครื่องอบความชื้น อุปกรณ์คัดแยกเมล็ดข้าว ห้องเย็น อุปกรณ์แปรรูป และอุปกรณ์อื่นๆ ที่จำเป็นสำหรับการดำเนินธุรกิจไม่ครบถ้วน ทำให้สถาบันเกษตรกรยังไม่สามารถวางแผนการจัดการสินค้าได้อย่างมีประสิทธิภาพและครบวงจร เนื่องจากยังมีภาระหนี้ที่ต้องชำระสถาบันการเงิน และในปี 2562

ได้จัดทำโครงการศึกษาการจัดทำแนวทางการพัฒนาเพื่อการบริหารจัดการโซ่ความเย็น (Cold Chain) ในสินค้าพืชผักและผลไม้ของสถาบันเกษตรกร ในพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor: EEC) และจังหวัดใกล้เคียง รวม 5 จังหวัด (ได้แก่ จังหวัดชลบุรี ฉะเชิงเทรา ระยอง จันทบุรี และตราด) พบว่า ในพื้นที่ทั้ง 5 จังหวัด มีโครงสร้างพื้นฐานในการจัดการระบบโซ่ความเย็นในสินค้าผักและผลไม้ของสถาบันเกษตรกร แบ่งออกเป็น 1) ศูนย์รวบรวมผลผลิตที่ได้รับมาตรฐาน GMP จำนวน 10 แห่ง และศูนย์รวบรวมผลผลิตที่ไม่ได้มาตรฐาน GMP จำนวน 14 แห่ง 2) ห้องเย็นเป็นของตนเอง จำนวน 7 แห่ง และ 3) รถห้องเย็นเป็นของตนเอง จำนวน 4 แห่ง ซึ่งสถาบันเกษตรกรที่ไม่มีรถห้องเย็นเป็นของตนเอง ได้ทำการว่าจ้างรถห้องเย็นของผู้ให้บริการรายอื่นแทน

ตารางที่ 4 : รูปแบบโครงสร้างพื้นฐานโซ่ความเย็นของสถาบันเกษตรกร (แห่ง)

สถาบันเกษตรกร	ศูนย์รวบรวม			ห้องเย็นของสถาบันเกษตรกร				รถห้องเย็นของสถาบันเกษตรกร	
	ไม่มี	มี (ไม่ได้ GMP)	มี (ได้ GMP)	ไม่มีเป็นของตนเอง	ไม่มีแต่เช่าเอกชน	มี เฉพาะเช่าเย็น	มี ทั้งเช่าเย็นและเช่าแข็ง	ไม่มีเป็นของตนเอง	มีเป็นของตนเอง
ชลบุรี (4 แห่ง)	0	3	1	4	-	-	-	4 (ใช้รถลูกค้า 1)	-
ระยอง (4 แห่ง)	2	0	2	4	-	-	-	4 (ใช้รถลูกค้า 2)	-
ฉะเชิงเทรา (6 แห่ง)	0	5	1	3	1	3	-	4 (ใช้รถลูกค้า 3)	2
จันทบุรี (5 แห่ง)	1	0	4	2	-	1	2	4 (ใช้รถลูกค้า 4)	1
ตราด (5 แห่ง)	2	0	3	4	-	0	1	4 (ใช้รถลูกค้า 3)	1
สรุป 5 จังหวัด (24 แห่ง)	5	8	11	16	1	4	3	20 (ใช้รถลูกค้า 13)	4

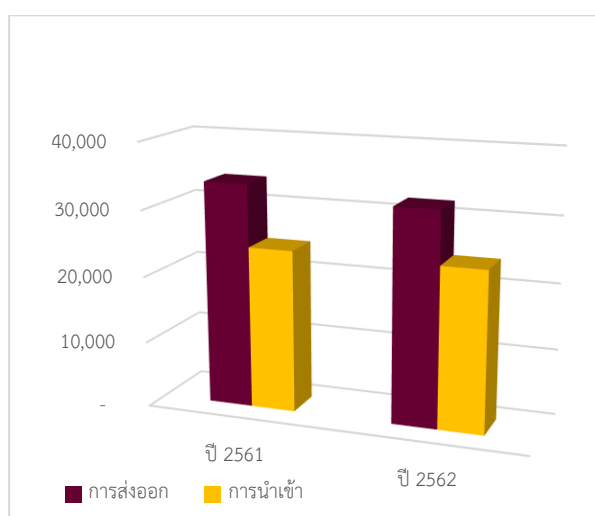
ที่มา : สำนักงานเศรษฐกิจการเกษตร (ปี 2563)

ปัญหาสำคัญตามที่กล่าวมาแล้วข้างต้น ถือมีส่วนสำคัญทำให้การพัฒนา ระบบโลจิสติกส์เชื่อมโยงจากต้นน้ำ คือ เกษตรกรมายังกลางน้ำ คือ สถาบันเกษตรกร ขาดประสิทธิภาพ เป็นโอกาสให้ผู้ประกอบการต่างชาติที่มีศักยภาพในการลงทุน เข้ามาประกอบธุรกิจรวบรวม คัดแยก (ตั้งล้าง) และขนส่งผลผลิตทางการเกษตรแทนเกษตรกรและสถาบันเกษตรกร จนมีอำนาจเหนือตลาดโดยเป็นผู้กำหนดราคาซื้อ ซึ่งสอดคล้องกับผลการศึกษาของศูนย์ศึกษาการค้ำระหว่างประเทศ มหาวิทยาลัยหอการค้าไทย (ปี 2559) ที่ระบุว่า พ่อค้าคนกลางหรือล้งผลไม้จากจีนที่เข้ามาทำตลาดผลไม้ในไทยมีแนวโน้มมากขึ้น และไม่ได้จำกัดเฉพาะล้งทุเรียน ล้งมังคุด ล้งลำไย แต่ได้ขยายไปสู่ผลไม้ชนิดอื่น เช่น ล้งมะพร้าว ล้งมะขาม ซึ่งเป็นไปตามความต้องการตลาดเงินที่ต้องการผลไม้ไทยมากขึ้น

2) การส่งเสริมการใช้เครื่องจักรกลการเกษตร

จากข้อมูลการนำเข้าส่งออกเครื่องจักรกลทางการเกษตร และอุปกรณ์ฟ่วง ปี 2562 พบตัวเลขที่น่าสนใจ ดังนี้ **การส่งออก** ไทยมีการส่งออกเครื่องจักรกลทางการเกษตร และอุปกรณ์ฟ่วง คิดเป็นมูลค่า 32,120 ล้านบาท ลดลงจากปี 2561 จำนวน 1,740 ล้านบาท โดยเครื่องจักรกลทางการเกษตรและอุปกรณ์ฟ่วง ที่มีมูลค่าผลิตภัณฑ์ส่งออกมากที่สุด คือ แทรกเตอร์ชนิดคนเดินตาม มูลค่า 21,455 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 1,459 ล้านบาทของปีที่แล้ว โดยประเทศที่ไทยมีการส่งออกแทรกเตอร์ชนิดคนเดินตามมากที่สุด ได้แก่ ประเทศกัมพูชา รองลงมา อินเดีย ฟิลิปปินส์ลาว เวียดนาม เมียนมา อินโดนีเซีย และสหรัฐอเมริกา ตามลำดับ

ภาพที่ 10 : การส่งออก-นำเข้าเครื่องจักรกลการเกษตร ปี 2561 -2562 **การนำเข้า** ไทยนำเข้าเครื่องใช้กลทางการเกษตร



ที่มา : สำนักงานเศรษฐกิจการเกษตร (ปี 2563)

และอุปกรณ์ฟ่วง คิดเป็นมูลค่า 24,203 ล้านบาท ลดลงจาก ปี 2561 จำนวน 320 ล้านบาท โดยเครื่องจักรกลทางการเกษตรและส่วนประกอบที่มีมูลค่านำเข้ามากที่สุด คือ แทรกเตอร์ชนิดคนเดินตาม มูลค่า 13,181 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจำนวน 1,169 ล้านบาท โดยประเทศที่ไทยนำเข้าแทรกเตอร์ชนิดคนเดินตามมากที่สุด ได้แก่ ประเทศญี่ปุ่น รองลงมา ได้แก่ อินเดีย สหราชอาณาจักร เนเธอร์แลนด์ สาธารณรัฐประชาชนจีน อินโดนีเซีย เยอรมัน สวีเดน เม็กซิโก และเดนมาร์ก ตามลำดับ

จากตัวเลขการส่งออกและนำเข้าเครื่องจักรกลทางการเกษตรแม้ไทยได้ดุลการค้า แต่เป็นดุลการค้าที่เกิดจากการนำเข้าเครื่องจักรกลการเกษตรจากต่างประเทศ มาส่งออกไปยังประเทศที่สาม ประเทศไทยยังไม่สามารถผลิตเครื่องจักรกลการเกษตรขนาดใหญ่ที่ใช้เทคโนโลยีสูง (High – End) ได้ เช่น แทรกเตอร์ยังเป็นของบริษัทต่างชาติ

นอกจากนี้ ด้วยข้อจำกัดในลักษณะทางกายภาพของพื้นที่ทำการเกษตร ส่วนใหญ่มีใช้พื้นที่ขนาดใหญ่ติดต่อกัน เกษตรกรส่วนใหญ่ยังเป็นเกษตรกรรายย่อยที่พื้นที่ทำการเกษตรไม่มากนัก และเกษตรกรยังมีภาระหนี้สิน การส่งเสริมให้ใช้เครื่องจักรกลการเกษตรขนาดเล็กในไร่นายังมีความจำเป็น เพราะราคาไม่สูงมาก เกษตรกรสามารถจัดหาเองได้ ดังนั้น ประเทศไทยจึงยังมีความจำเป็นที่จะต้องมีการวิจัยและพัฒนาเครื่องจักรกลการเกษตรให้มากขึ้น เน้นงานวิจัยพัฒนาเครื่องจักรกลขนาดเล็กเพื่อเข้าสู่แปลงเกษตรกรให้ง่ายขึ้น หรือใช้ได้อเนกประสงค์มากขึ้น รวมทั้งต้องผลักดันการปรับเปลี่ยนระบบการทำการเกษตรแบบดั้งเดิมไปสู่การทำการเกษตรสมัยใหม่ โดยนำความรู้และเทคโนโลยีมาใช้ผสมผสานให้เหมาะสมกับเกษตรกร

ในแต่ละพื้นที่ สนับสนุนการรวมกลุ่มเป็นระบบการผลิตแบบแปลงใหญ่ โดยภาครัฐสนับสนุนหรือจัดหาเครื่องมือเครื่องจักรกลการเกษตรที่เหมาะสมมาใช้ในการบริหารจัดการการผลิต เพื่อช่วยลดต้นทุนการผลิตและเป็นการเพิ่มประสิทธิภาพการผลิตได้ดีขึ้น

สำหรับผลการดำเนินงานด้านการส่งเสริมการใช้เครื่องจักรกลทางการเกษตรของ กษ. เป็นการสนับสนุนให้สมาชิกสหกรณ์มีทักษะและองค์ความรู้ในการใช้เครื่องจักรกลทางการเกษตรเพื่อประกอบอาชีพของตนเอง โดยกำหนดแผนส่งเสริมการให้บริการเครื่องจักรกลทางการเกษตรเพื่อลดต้นทุนสมาชิก ระยะที่ 1 เป็นการนำร่องปี 2558 และระยะที่ 2 ปี 2559 – 2562 กรมส่งเสริมสหกรณ์เป็นหน่วยงานหลักในการดำเนินการ มีการสนับสนุนเงินทุนให้สหกรณ์ (ระยะแรกสนับสนุนสหกรณ์ข้าว 10 แห่ง และสหกรณ์ข้าวโพดเลี้ยงสัตว์ 10 แห่ง) จัดหาเครื่องจักรกลทางการเกษตร (เครื่องเกี่ยวนาดข้าว รถเทรลเลอร์ และเครื่องสีข้าวโพดเลี้ยงสัตว์) เป้าหมาย (ระยะแรก) พื้นที่ทำนา 72,000 ไร่ พื้นที่ปลูกข้าวโพดเลี้ยงสัตว์ 216,000 ไร่ ผลลัพธ์ 1) ข้าวลดต้นทุนการเก็บเกี่ยวได้ 295 บาทต่อไร่ และ 2) ข้าวโพดเลี้ยงสัตว์ ลดต้นทุนการสี 200 บาทต่อไร่ ทั้งนี้ โครงการดังกล่าวส่งผลทำให้ต้นทุนโลจิสติกส์ (ค่าเก็บเกี่ยว) ลดลงด้วย

นอกจากนี้ กรมปศุสัตว์ได้ดำเนินโครงการเพิ่มประสิทธิภาพและผลผลิตน้ำนมโค กำหนดเป้าหมายดำเนินการในช่วงปี 2558 – 2562 เป็นการพัฒนาโซ่ความเย็น (Cold Chain) เน้นการปรับโครงสร้างการผลิตและพัฒนาาระบบรีดนมเป็นแบบ Pipe Line และ Cooling Tank เพื่อให้รีดนมเร็วขึ้น และน้ำนมส่งตรงเข้าถึงหล่อเย็น (Cooling Tank) ทำให้เชื้อแบคทีเรียไม่อาจเจริญเติบโตได้ จึงทำให้น้ำนมมีคุณภาพ รวมทั้งสนับสนุนรถขนส่งน้ำนมดิบ (Tanker) เพื่อรักษาคุณภาพนมจนถึงศูนย์รวบรวมน้ำนมดิบ สหกรณ์โคนม 3 แห่งที่เข้าร่วมโครงการ ได้แก่ สหกรณ์โคนมไทยมิลค์ อำเภอมวกเหล็ก จังหวัดสระบุรี สหกรณ์โคนมปากช่อง จังหวัดนครราชสีมา และสหกรณ์โคนมวังน้ำเย็น จังหวัดสระแก้ว และมีฟาร์มสมาชิก เข้าร่วม 50 ฟาร์ม/สหกรณ์ ตลอดจนองค์การสะพานปลาดำเนินการปรับปรุงท่าเทียบเรือประมงกรุงเทพฯ ชุมพร และภูเก็ต เพื่อเป็นศูนย์กลางขนถ่ายสัตว์น้ำที่ได้มาตรฐานเรียบร้อยแล้ว

3) การพัฒนาด้านสินค้าเกษตรและระบบการอำนวยความสะดวก

หน่วยงานในสังกัดกระทรวงเกษตรและสหกรณ์มีด้านสินค้าเกษตรที่อยู่ในความรับผิดชอบจำนวน 112 แห่ง ประกอบด้วย ด้านตรวจพืชของกรมวิชาการเกษตร จำนวน 35 แห่ง ด้านตรวจสัตว์น้ำของกรมประมง จำนวน 23 แห่ง และด้านกักสัตว์ของกรมปศุสัตว์ จำนวน 54 แห่ง โดยด้านเหล่านี้มีหน้าที่ในการบริการตรวจรับรองความปลอดภัยสินค้าเกษตรที่เข้า – ออก ประเทศไทย และอำนวยความสะดวกการเคลื่อนย้ายสินค้าเกษตรที่ผ่านด่านชายแดนให้มีความสะดวกและรวดเร็ว และ กษ. ได้กำหนดนโยบายและแผนพัฒนาขีดความสามารถของด้านสินค้าเกษตร ดังนี้

3.1) พัฒนาให้เป็นด้านสินค้าเกษตรชายแดนแบบครบวงจร (ทั้งด้านพืช ด้านประมง และด้านปศุสัตว์) โดยในระยะแรกจะเน้นด้านสินค้าเกษตรใน 6 ด้านสอดคล้องกับนโยบายรัฐบาล ได้แก่ 1) อำเภอแม่สอด จังหวัดตาก 2) อำเภอรัฐประศาสตร์ จังหวัดสระแก้ว 3) อำเภอคลองใหญ่ จังหวัดตราด 4) อำเภอเมือง จังหวัดมุกดาหาร 5) อำเภอสะเดา (สะเดา) จังหวัดสงขลา และ 6) อำเภอสะเดา (ปาดังเบซาร์) จังหวัดสงขลา โดยมีการสร้างอาคารหน่วยปฏิบัติการตรวจสินค้าเกษตรประจำด่านชายแดน เพื่อให้มีระบบตรวจสินค้าที่ได้มาตรฐานสากล แม่นยำ รวดเร็ว และสร้างเตาเผาทำลายสินค้าเกษตรแบบประหยัดพลังงาน และไร้มลพิษ รวมถึงการติดตั้งระบบการเชื่อมโยงข้อมูล National Single Window (NSW) ให้มีความสมบูรณ์

3.2) สำนักงานมาตรฐานสินค้าเกษตรและอาหารแห่งชาติได้พัฒนาใบรับรองอิเล็กทรอนิกส์ โดยมีการแลกเปลี่ยนข้อมูลของใบรับรองทางอิเล็กทรอนิกส์กับประเทศคู่ค้า ได้แก่ ประเทศออสเตรเลีย ในสินค้า พืช นม เนื้อสัตว์ ที่ส่งมาไทย

นอกจากนี้ จากรายงานผลการติดตามผลการดำเนินการปรับลดขั้นตอนกระบวนการทำงานของหน่วยงานภาครัฐ รายสินค้ายุทธศาสตร์ที่เสนอต่อที่ประชุมคณะกรรมการพัฒนาระบบบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ เมื่อวันที่ 9 ตุลาคม 2563 ว่ากรมศุลกากรได้ติดตามความคืบหน้าผลการดำเนินงานจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง สรุปภาพรวมสิ่งที่หน่วยงานต้องดำเนินการและผลการดำเนินการ ดังนี้

- การผลักดันการพัฒนาธุรกรรมการเชื่อมโยงข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับการนำเข้า ส่งออก และโลจิสติกส์ผ่านระบบ NSW ตามตัวชี้วัดของแผนปฏิบัติการตามแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ 3 (พ.ศ. 2560 - 2564) กำหนดให้จำนวนธุรกรรมการให้บริการการนำเข้าและส่งออกด้วยระบบอิเล็กทรอนิกส์เป็นร้อยละ 100 ในปี 2564 โดยในปัจจุบันมีธุรกรรมการให้บริการการนำเข้า การส่งออก และโลจิสติกส์ ที่ต้องพัฒนาให้เป็นระบบอิเล็กทรอนิกส์ จำนวน 807 รายการ เป็นธุรกรรมที่ให้บริการผ่านระบบ NSW แล้วจำนวน 379 รายการ คิดเป็นร้อยละ 47

- การปรับลดขั้นตอนกระบวนการทำงานของหน่วยงานภาครัฐรายสินค้ายุทธศาสตร์ (วัตถุดิบทราย สินค้าแช่แข็ง ข้าว น้ำตาล และยางพารา) ซึ่งจำนวนกิจกรรมที่ต้องดำเนินการปรับลดในรายสินค้า ได้แก่ 1) วัตถุดิบทราย 33 กิจกรรม (ดำเนินการแล้ว 25 กิจกรรม คงเหลือ 8 กิจกรรม) 2) สินค้าแช่แข็ง 37 กิจกรรม (ดำเนินการแล้ว 25 กิจกรรม คงเหลือ 12 กิจกรรม) 3) ข้าว 32 กิจกรรม (ดำเนินการแล้ว 20 กิจกรรม คงเหลือ 12 กิจกรรม) 4) น้ำตาล 29 กิจกรรม (ดำเนินการแล้ว 17 กิจกรรม คงเหลือ 12 กิจกรรม) และ 5) ยางพารา 62 กิจกรรม (ดำเนินการแล้ว 23 กิจกรรม คงเหลือ 39 กิจกรรม) ซึ่งปัจจุบันแต่ละสินค้านี้มีผลการดำเนินงานแล้วเสร็จร้อยละ 37 - 75 โดยมีกำหนดให้เสร็จครบถ้วนภายในปีงบประมาณ 2564 โดยสินค้าวัตถุดิบทรายมีความคืบหน้าในการดำเนินงานแล้วเสร็จมากที่สุด (ร้อยละ 75.76)

2.5 การขนส่งสินค้าเกษตร

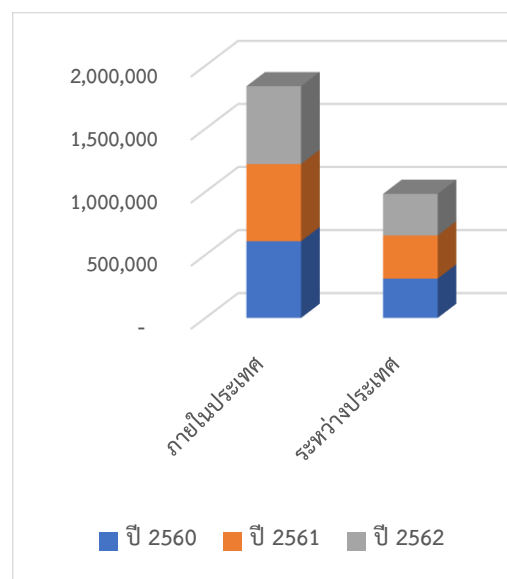
1) การขนส่งสินค้าภายในประเทศและระหว่างประเทศ

ปี 2562 ภาพรวมการขนส่งสินค้าของประเทศไทย ทั้งในประเทศและระหว่างประเทศ มีปริมาณรวม 946,751 พันตัน ลดลงเล็กน้อยจาก 953,617 พันตันในปี 2561 มีอัตราการขยายตัวลดลง คิดเป็นร้อยละ 0.7 โดยปริมาณการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ 329,715 พันตัน ลดจาก 341,991 พันตัน ในปี 2561 หรือมีอัตราการขยายตัวลดลงร้อยละ 3.6 จากความไม่แน่นอนของสถานะเศรษฐกิจโลกที่ได้รับผลกระทบจากสงครามการค้าระหว่างสหรัฐอเมริกาและสาธารณรัฐประชาชนจีน โดยเฉพาะปริมาณตู้สินค้าผ่านท่าเรือแหลมฉบัง ที่มีแนวโน้มลดลง ในขณะที่ปริมาณการขนส่งภายในประเทศมีปริมาณรวม 617,036 พันตัน อัตราการขยายตัวเพิ่มขึ้นเล็กน้อย คิดเป็นร้อยละ 0.9 จากการขยายตัวของปริมาณการขนส่งสินค้าทางน้ำเป็นหลัก เพิ่มขึ้นทั้งการขนส่งทางลำน้ำและชายฝั่งทะเลภายในประเทศ

ตารางที่ 5 : ปริมาณการขนส่งสินค้าในประเทศ (พันตัน)

รูปแบบ	ปี 2560	ปี 2561	ปี 2562
ทางถนน	482,596	483,760	483,168
ขยายตัว (ร้อยละ)	-0.5	0.2	-0.1
ทางราง	11,695	10,232	10,262
ขยายตัว (ร้อยละ)	-2.0	-12.5	0.3
ทางน้ำ	113,876	117,537	123,532
ขยายตัว (ร้อยละ)	12.5	3.2	5.1
ลำน้ำ	53,026	55,739	57,242
ขยายตัว (ร้อยละ)	5.4	5.1	2.7
ชายฝั่งทะเล	60,850	61,798	66,290
ขยายตัว (ร้อยละ)	19.6	1.6	7.3
ทางอากาศ	11.2	97	74
ขยายตัว (ร้อยละ)	-6.7	-13.4	-23.7
รวมทั้งหมด	608,279	616,126	617,036
ขยายตัว (ร้อยละ)	1.7	0.6	0.9

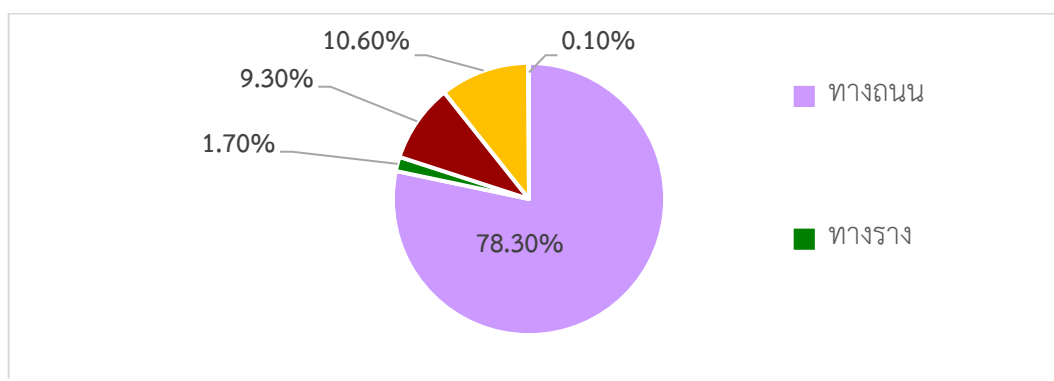
ภาพที่ 11 : การขนส่งสินค้าภายในประเทศและระหว่างประเทศ ปี 2560 - 2562



ที่มา : ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม (ปี 2563)

สำหรับรูปแบบการขนส่งสินค้าในประเทศ ปี 2562 พบว่า การขนส่งสินค้าทางถนนยังคงเป็นรูปแบบการขนส่งหลักของประเทศ คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 78.3 รองลงมาได้แก่ การขนส่งสินค้าทางชายฝั่งทะเลและลำน้ำภายในประเทศ คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 10.6 และ 9.3 ตามลำดับ ในขณะที่การขนส่งสินค้าทางรางและทางอากาศมีสัดส่วนค่อนข้างน้อย คิดเป็นร้อยละ 1.7 และ 0.1 ตามลำดับ

ภาพที่ 12 : รูปแบบการขนส่งสินค้าในประเทศ



ที่มา : ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม

2) การขนส่งสินค้าเกษตร

สำหรับการขนส่งสินค้าเกษตร พบว่า มีกับรูปแบบการขนส่งในภาพรวมของประเทศ โดยข้อมูลระหว่างปี 2559 - 2561 มีการขนส่งสินค้าเกษตรทางถนนมากที่สุด รวม 651,872,000 ตัน และทางรถไฟจำนวน 1,483,000 ตัน

ตารางที่ 6 : ปริมาณการขนส่งสินค้าเกษตร ปี 2559 -2561

สินค้า	ทางถนน				ทางรถไฟ			
	ปี 2559	ปี 2560	ปี 2561	รวม	ปี 2559	ปี 2560	ปี 2561	รวม
1. สัตว์มีชีวิต	2,400	2,444	2,422	7,266	0.00	0.00	0.00	0.00
2. ข้าว	27,934	27,889	27,912	83,735	0.00	0.00	0.00	0.00
3. ข้าวโพด	4,701	4,731	4,716	14,148	0.00	0.00	0.00	0.00
4. มันสำปะหลัง	30,647	31,034	30,837	92,518	2.71	2.91	0.15	5.77
5. อ้อย	105,755	103,073	104,437	313,265	0.00	0.00	0.00	0.00
6. ยางพารา	3,986	4,089	4,037	12,112	0.00	0.00	0.00	0.00
7. ไม้	6,581	6,569	6,575	19,725	0.00	0.00	0.00	0.00
8. ผลผลิตเกษตรอื่นๆ	17,936	17,406	17,676	53,018	0.04	0.04	0.03	0.11
9. อาหารสัตว์	3,029	3,513	3,267	9,809	4.48	3.01	0.24	7.73
10. น้ำตาล	11,686	11,381	11,536	34,603	0.52	0.67	0.00	1.19
11. ปุ๋ย	3,957	3,824	3,892	11,673	0.03	0.00	0.00	0.03
รวม	218,612	215,953	217,307	651,872	7.78	6.63	0.42	14.83

ที่มา : ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม

ภาพที่ 13 : รูปแบบการขนส่งสินค้าเกษตร ปี 2559 -2561



จากภาพที่แสดงข้างต้น พบว่า รูปแบบการใช้ถนนยังเป็นรูปแบบหลักในการขนส่งสินค้าของประเทศ ซึ่งมีต้นทุนโลจิสติกส์สูงกว่ารูปแบบอื่น ดังนั้นแผนพัฒนาของประเทศจึงกำหนดให้มีการก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมในรูปแบบอื่น เพื่อส่งเสริมให้มีการใช้การขนส่งสินค้าจากรูปแบบถนนไปยังรูปแบบอื่นให้มากขึ้น ประเด็นสำคัญที่ควรให้ความสำคัญในการดำเนินการ คือการสนับสนุนให้เกิดการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ โดยไม่เพียงแต่จะต้องพิจารณาสร้างเส้นทาง การเชื่อมต่อระบบขนส่งทางถนน ทางราง ทางลำนํ้า และทางอากาศเข้าด้วยกันเท่านั้น แต่ต้องพิจารณากำหนดพื้นที่ที่เป็นยุทธศาสตร์ด้านโลจิสติกส์ประเทศ (Country Logistics Strategic Locations) ที่สามารถเป็นแหล่งรวมชุมทางขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบต่าง ๆ เพื่อเชื่อมต่อให้ทั่วถึงกัน (Connectivity) ไปยังศูนย์จัดเก็บและกระจายสินค้าเกษตร (Agricultural Distribution Center : ADC) เขตเศรษฐกิจพิเศษ การค้าชายแดนด่านศุลกากร และด้านสินค้าเกษตรที่สำคัญ เพื่อให้เกิดการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multimodal Transport) อย่างแท้จริง และสนับสนุนระบบการผลิตการเกษตรและอุตสาหกรรมเกษตรในระดับตำบล อำเภอ จังหวัด และภูมิภาค เชื่อมโยงเขตเศรษฐกิจพิเศษ โดยเฉพาะ SMEs และระหว่างประเทศ

2.6 การส่งเสริมการใช้เทคโนโลยีและนวัตกรรมโลจิสติกส์การเกษตร

สำนักงานคณะกรรมการนโยบายวิทยาศาสตร์ เทคโนโลยีและนวัตกรรมแห่งชาติ (สวทน.) ได้ทำการศึกษาเกี่ยวกับเทคโนโลยีเพื่อรองรับการเปลี่ยนแปลงของสภาพภูมิอากาศของประเทศไทย : การปรับตัวภาคการเกษตร (ปี 2558 – 2567) พบว่า เกษตรกรยังมีข้อจำกัดในการใช้เทคโนโลยีการเกษตรน้อย

โดยเฉพาะการขยายผลเทคโนโลยีไปสู่เกษตรกรรายย่อย ประเด็นปัญหาเกิดจาก 1) ขาดแหล่งข้อมูลประเภท เบ็ดเสร็จที่เกษตรกรและผู้เกี่ยวข้องต้องการและนำไปใช้ 2) ความพร้อมของโครงสร้างพื้นฐานและบริการของรัฐ ในการเข้าถึงแหล่งข้อมูลของเกษตรกรรายย่อยยังไม่เพียงพอ 3) ข้อจำกัดของเจ้าหน้าที่ส่งเสริมในไอที และความรู้เกี่ยวกับเทคโนโลยีที่มีการพัฒนาขึ้น 4) ขาดปัจจัยสนับสนุนให้เกิดระบบนวัตกรรมเกษตร และนำเทคโนโลยีไปใช้ระดับชุมชน ทั้งด้านการเงิน การลงทุน การจัดกิจกรรม แลกเปลี่ยนเรียนรู้ และการสาธิต และ 5) เกษตรกรมีอายุมากขึ้น คนรุ่นใหม่ไม่ต้องการยึดอาชีพเกษตรกร สอดคล้องกับข้อมูลของสำนักงานเศรษฐกิจ การเกษตรที่ได้จากการลงพื้นที่เพื่อจัดเก็บข้อมูลเพื่อประเมินประสิทธิภาพการบริหารจัดการโลจิสติกส์สินค้าเกษตร ที่สำคัญในช่วงปี 2558 – 2560 พบว่า เกษตรกรและสหกรณ์ขาดความสามารถในการบริหารจัดการข้อมูล สารสนเทศ โดยเฉพาะข้อมูลด้านการจัดการผลผลิตโดยข้อมูลที่มีอยู่ในแต่ละพื้นที่ของสถาบันเกษตรกร เช่น สหกรณ์การเกษตรและกลุ่มวิสาหกิจชุมชน ไม่มีความเชื่อมโยงหรือแลกเปลี่ยนซึ่งกันและกัน เป็นผลทำให้ หน่วยงานรัฐและสถาบันเกษตรกรไม่มีข้อมูลเพื่อใช้ประกอบการตัดสินใจในการร่วมกันสร้างเครือข่ายการผลิต การตลาดหรือโลจิสติกส์สินค้าเกษตร

ดังนั้น จำเป็นที่ภาครัฐต้องกำหนดแผนปฏิบัติการถ่ายทอดและขยายผลการใช้เทคโนโลยีสู่เกษตรกร โดยควรเป็นแผนงานที่มุ่งเน้นการเพิ่มขีดความสามารถในการจัดการข้อมูลและเทคโนโลยีการเกษตร พัฒนากลไกการสื่อสารเพื่อกระจายความรู้และเทคโนโลยีสู่เกษตรกร เจ้าหน้าที่ส่งเสริม และเกษตรกรรุ่นใหม่ และพัฒนาระบบบริการโครงสร้างพื้นฐานทางวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีการเกษตรระดับชุมชน ทั้งนี้ กลยุทธ์ในการผลักดันแผนปฏิบัติการให้ได้ผลสำเร็จตามเป้าหมาย คือ การใช้กลไกความร่วมมือระหว่างรัฐ เอกชน และเกษตรกร โดยจัดให้มีหน่วยจัดการความรู้เชื่อมโยงระหว่างหน่วยงานผลิตความรู้และเทคโนโลยี กับหน่วยส่งเสริมเทคโนโลยี สนับสนุนการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานด้านการสื่อสารและไอที เพื่อให้เกษตรกร มีโอกาสเข้าถึงการบริหารของรัฐอย่างทั่วถึง และมีมาตรการสนับสนุนในกรณีเกษตรกรต้องลงทุนเทคโนโลยี

นอกจากนั้น ปัจจุบันความก้าวหน้าทางด้านเทคโนโลยีและนวัตกรรมด้านโลจิสติกส์ของโลก เปลี่ยนแปลงไปอย่างรวดเร็ว ทุกภาคส่วนจึงต้องเร่งก้าวให้ทัน โดยเฉพาะในการจัดทำแผนพัฒนาการเกษตร จำเป็นต้องเร่งผลักดันให้เกิดการพัฒนาและการใช้เทคโนโลยีและนวัตกรรมด้านโลจิสติกส์อย่างต่อเนื่อง ได้แก่ การใช้แนวคิดเศรษฐกิจดิจิทัล การประยุกต์ใช้ Internet of things (IoT) เช่น การใช้เทคโนโลยี IoT ควบคุม กระบวนการผลิต ระบบตรวจจับต่างๆ (Sensors) รวมทั้งเทคโนโลยีด้านโลจิสติกส์ เช่น Cloud Logistics, Big Data โดยปัจจุบันเทคโนโลยีที่มีความจำเป็นต่อการใช้งานโลจิสติกส์ในปัจจุบัน ประกอบด้วย 1) ระบบการแลกเปลี่ยน ข้อมูลทางอิเล็กทรอนิกส์ (Electronic Data Interchange System : EDI) 2) ระบบบาร์โค้ด (Barcode System) 3) รหัสบ่งชี้โดยใช้ความถี่ของคลื่นวิทยุ (Radio Frequency Identification : RFID) 4) ระบบกำหนดพิกัด ที่ตั้งดาวเทียม (Global Positioning System : GPS) 5) การวางแผนทรัพยากรองค์การโดยรวม (Enterprise Resource Planning : ERP) 6) ระบบการจัดการคลังสินค้า (Warehouse Management System : WMS) และ 7) ระบบการจัดการการขนส่ง transportation Management System : TMS) ตลอดจนการใช้แนวคิดลีน (Lean) โดยการบริหารจัดการการผลิตหรือองค์กรให้มีประสิทธิภาพโดยปราศจากความสูญเปล่า (Waste)

ความสูญเปล่า 7+1 ได้แก่ 1) การผลิตที่มากเกินไป (Waste of Overproduction) 2) การรอคอย (Waste of Waiting) 3) การเดินทาง (Waste of Transportation) 4) กระบวนการมากเกินไป (Waste of Processing) 5) คลังสินค้ามากเกินไป (Waste of Inventory) 6) การเคลื่อนไหวมากเกินไป (Waste of Motion) 7) ของเสียมากเกินไป (Waste of Defect) และ 8) การใช้คนไม่เป็น (Underutilized people)

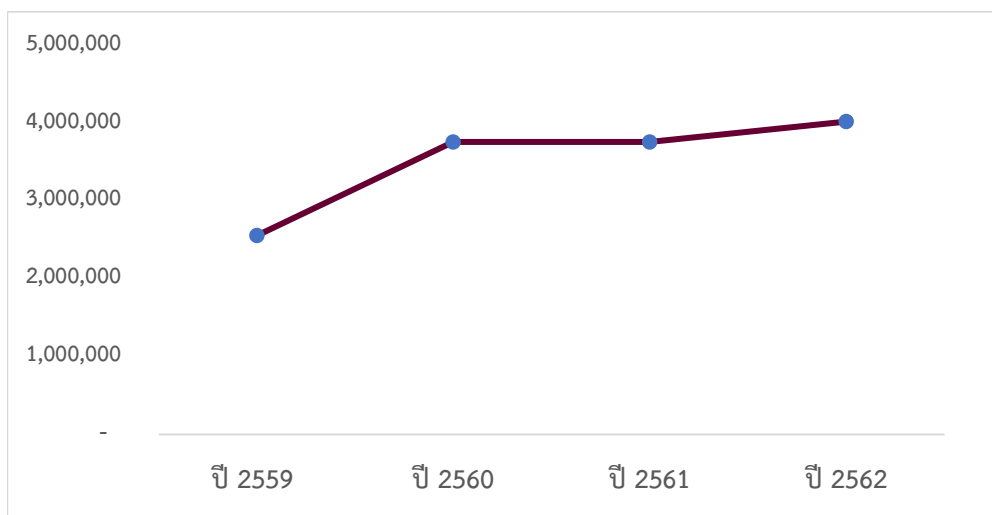
ทั้งนี้ จากผลการศึกษาของสหกรณ์ที่มีการนำแนวคิดแบบลีนมาใช้ในการปรับปรุงกระบวนการลดความสูญเปล่าที่เกิดขึ้นจากขั้นตอนการทำงานในศูนย์กระจายสินค้าสหกรณ์ คือ ความสูญเปล่าในกระบวนการ ได้แก่ การรอคอย การดำเนินงานที่ไม่เหมาะสม การเคลื่อนย้ายที่ไม่จำเป็น และของเสียที่เกิดขึ้นในกระบวนการ เมื่อดำเนินการปรับปรุงการทำงาน พบว่าสามารถช่วยเพิ่มประสิทธิภาพในกระบวนการดำเนินงานในศูนย์กระจายสินค้าได้ เช่น ฟาร์มที่ทำธุรกิจไข่ไก่ โดยพิจารณาจากเวลาโดยรวมของกระบวนการดำเนินงานลดลง 134.15 นาที จาก 313.47 นาที และระยะทางที่ใช้ในการขนส่งหรือเคลื่อนย้ายวัตถุดิบโดยรวมของกระบวนการดำเนินงานลดลง 99 เมตร จากเดิม 181 เมตร

2.7 การพัฒนาพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ (E-Commerce)

ข้อมูลจากสำนักงานพัฒนาธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ (องค์การมหาชน) กระทรวงดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม ระบุว่า ในปี 2562 มูลค่าพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์หรืออีคอมเมิร์ซ (E – Commerce) ในประเทศไทยมีมูลค่าประมาณ 4,027 พันล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปี 2561 จำนวน 3,767 พันล้านบาท คิดเป็นอัตราการเติบโตร้อยละ 6.91 และพบว่า ประเทศไทยมีมูลค่าสูงเป็นอันดับ 1 ในอาเซียน โดยมีมูลค่าประมาณ 46.51 พันล้านดอลลาร์สหรัฐ รองลงมา คือ มาเลเซีย และเวียดนาม ซึ่งมีมูลค่า 21.53 พันล้านดอลลาร์สหรัฐ และ 9.50 พันล้านดอลลาร์สหรัฐ ตามลำดับ

ภาพที่ 14 : มูลค่าพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์หรืออีคอมเมิร์ซ (E-Commerce) ในประเทศไทย

หน่วย : ล้านบาท



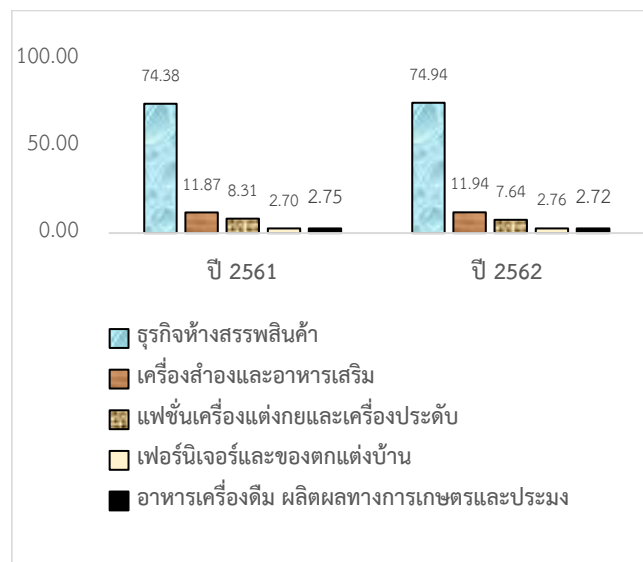
ที่มา : สำนักงานพัฒนาธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ (องค์การมหาชน) กระทรวงดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม

เมื่อพิจารณาตามหมวดอุตสาหกรรมค้าปลีก ค้าส่ง จำแนกประเภทสินค้าและบริการ พบว่า ปี 2562 มีมูลค่า 1,293, 783 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปี 2561 จำนวน 67,870 ล้านบาท โดยในสินค้าประเภทเครื่องดื่ม ผลิตผลทางการเกษตรและประมง ปี 2562 มีมูลค่า จำนวน 35,140 ล้านบาท หรือคิดเป็น 2.72% จากมูลค่ารวมของสินค้าและบริการ โดยมีมูลค่าเพิ่มขึ้นจากปี 2561 จำนวน 1,375 ล้านบาท

ตารางที่ 7 : สินค้าและบริการในการค้าแบบ E - Commerce

ประเภทสินค้าและบริการ	ปี 2561	ปี 2562
1) ธุรกิจห้างสรรพสินค้า	911,781 (74.38%)	969,611 (74.94%)
2) เครื่องสำอางและอาหารเสริม	145,493 (11.67%)	154,480 (11.94%)
3) แฟชั่นเครื่องแต่งกายและเครื่องประดับ	101,823 (8.31%)	98,815 (7.64%)
4) เฟอร์นิเจอร์และของตกแต่งบ้าน	33,051 (2.70%)	35,737 (2.76%)
5) อาหารเครื่องดื่ม ผลิตผลทางการเกษตรและประมง	33,765 (2.75%)	35,140 (2.72%)
รวม 1) - 5)	1,225,913 (100%)	1,293,783 (100%)

ภาพที่ 15 : ร้อยละสินค้าและบริการในการค้าแบบ E - Commerce



ที่มา : สำนักงานพัฒนาธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ (องค์การมหาชน) กระทรวงดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม

ปัญหาสำคัญในการส่งเสริมการค้าทางระบบ E-Commerce คือ การขาดแคลนบุคลากรที่มีความเชี่ยวชาญเฉพาะทาง เช่น Computer Graphic., Digital Content, E Market เป็นต้น ทำให้ต้องจ้างแรงงานเฉพาะทางจากต่างประเทศ หรืออาจจะต้องไปตั้งสำนักงานในต่างประเทศแทน รวมไปถึงบุคลากรด้านนี้ของไทยนิยมรับจ้างเหมา (Outsource) หรือชั่วคราว (Part time) มากกว่างานประจำ เพราะได้รับผลตอบแทนที่ดีกว่า รวมทั้งยังไม่มีศูนย์กลางด้าน E-Commerce แบบ One Stop Service หรือ E - Commerce Wikipedia

สำหรับการพัฒนาและส่งเสริมพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ (E-Commerce) ภาคเกษตรพบว่า มีการดำเนินการที่สำคัญ ดังนี้

1) การสร้างและพัฒนาช่องทางดำเนินธุรกิจพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ (E - Commerce) ของศูนย์กระจายสินค้าของสหกรณ์ (CDC) โดยเป็นการร่วมมือของกรมส่งเสริมสหกรณ์กับชุมนุมสหกรณ์การเกษตรแห่งประเทศไทย จำกัด (ชสท.) กระทรวงดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม และบริษัทไปรษณีย์ไทย

ผลักดันสินค้าสหกรณ์เข้าสู่ระบบอิเล็กทรอนิกส์หรือตลาดออนไลน์ผ่านระบบออนไลน์ที่ใช้แอปพลิเคชันชื่อว่า Co-op click เพื่อให้สหกรณ์และกลุ่มเกษตรกรที่ผลิตสินค้าที่มีคุณภาพ มีโอกาสได้ประชาสัมพันธ์และนำเสนอสินค้าผ่านเว็บไซต์ และแอปพลิเคชัน โดยกรมส่งเสริมสหกรณ์ทำหน้าที่รับรองมาตรฐานสินค้า รวมทั้งเพิ่มช่องทางการจำหน่ายสินค้าจากขบวนการสหกรณ์สู่ตลาดออนไลน์ ส่วน ชสท. ทำหน้าที่เป็นผู้บริหารระบบแอปพลิเคชัน Co-op click กระทรวงดิจิทัลเศรษฐกิจและสังคมทำหน้าที่สนับสนุนองค์ความรู้ด้านการดำเนินธุรกิจ E-Commerce และการนำเสนอสินค้าผ่านสื่อ Social media และบริษัทไปรษณีย์ไทย ทำหน้าที่จัดส่งสินค้าของศูนย์กระจายสินค้าสหกรณ์ถึงมือผู้บริโภค ทั้งนี้ สินค้าจากสหกรณ์/กลุ่มเกษตรกรที่ดำเนินการแล้ว เช่น ข้าวหอมมะลิ กาแฟสำเร็จรูป น้ำดื่ม เสื้อผ้า สินค้าแปรรูป มีการจำหน่ายผ่าน Co-op click แล้วจำนวน 157 รายการ โดยได้เปิดตัวให้มีการซื้อขายผ่านออนไลน์ในงานคลองผดุงกรุงเกษม เมื่อวันที่ 5 กันยายน 2559 และร่วมมือกับองค์การตลาดเพื่อเกษตรกรเผยแพร่เว็บไซต์ Co-op click ในเว็บไซต์ www.อตก.com

2) การพัฒนาตลาดสินค้าเกษตรคุณภาพบนระบบ Online โดยองค์การตลาดเพื่อเกษตรกร มีการบูรณาการการทำงานร่วมกันกับหน่วยงานสังกัด กษ. เพื่อสร้างฐานข้อมูลเกี่ยวกับการผลิตและการตลาดสินค้าเกษตรแบบครบวงจร โดยมีข้อมูลผู้ผลิต ชนิดสินค้าเกษตร ผลิตภัณฑ์ที่ได้มาตรฐานของเกษตรกรทั่วประเทศ และข้อมูลเกี่ยวกับช่องทางขายสินค้าเกษตรคุณภาพ ซึ่งสามารถสืบค้นได้หลายมิติ และผู้บริโภคสามารถซื้อสินค้าได้ โดยในระบบ Online ประกอบด้วยระบบ Account Management ระบบ E – Inventory ระบบ Payment ระบบ E – Supplier ระบบ Logistics และระบบ Analytics ซึ่งมีการเปิดใช้ระบบซื้อขาย online เมื่อเดือนกันยายน 2559 การส่งเสริมให้เกษตรกร ทำการค้าแบบตลาดออนไลน์ ผลที่จะได้รับ ได้แก่ เกษตรกรสามารถวางแผนการผลิตสินค้าล่วงหน้าได้ ลดต้นทุนการผลิต เพิ่มช่องทางการจำหน่ายสินค้าเกษตร/สร้างโอกาสทางการตลาดทั้งภายในและต่างประเทศ โดยผู้บริโภคได้รับข้อมูลและความรู้ด้านการเกษตร

ทั้งนี้ เพื่อส่งเสริมให้เกิดการขยายตัวในเรื่องการทำพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ (E-Commerce) ด้านการเกษตร ในวงกว้างและครอบคลุมผู้บริโภคในทุกกระดับ ควรมีการปรับปรุงและเพิ่มประสิทธิภาพการดำเนินการในเรื่องดังต่อไปนี้

- พัฒนาปรับปรุงรูปแบบเว็บไซต์และเชื่อมโยงซอฟต์แวร์เกี่ยวกับโลจิสติกส์เพื่อการสนับสนุนพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ ได้แก่ ระบบ E – Commerce Logistics System เมื่อลูกค้าทราบว่าสินค้าที่จะสั่งซื้อ มีอยู่ในสต็อกหรือไม่ เมื่อลูกค้าสั่งซื้อแล้วระบบควรแจ้งใบสั่งซื้อ ตัดสต็อก และออกใบส่งของไปที่เกษตรกร/สถาบันเกษตรกร/ผู้จัดการแปลงได้อย่างอัตโนมัติ และในเว็บไซต์ควรมีการนำเสนอการรีวิวสินค้าของลูกค้าที่ซื้อสินค้าไปแล้วว่าสินค้านั้นมีคุณภาพตามที่ได้ระบุไว้หรือไม่ เพื่อเป็นการจูงใจลูกค้าคนอื่น ๆ ในการตัดสินใจซื้อสินค้า เพราะการรีวิวสินค้าเป็นสิ่งหนึ่งที่จะสร้างความเชื่อมั่นให้แก่ลูกค้าได้

- สนับสนุนให้มีการเชื่อมโยงระหว่างธนาคารเอกชนและธนาคารเพื่อการเกษตรและสหกรณ์การเกษตรมากขึ้น เพื่อนำรายได้เข้าเกษตรกร/สถาบันเกษตรกรโดยตรง

- สนับสนุนให้เกิดระบบอำนวยความสะดวกเรื่องวิธีการชำระเงิน และสร้างความเชื่อมั่นในเรื่องความปลอดภัยของข้อมูลการเงิน ซึ่งคำสั่งซื้อที่ได้รับจากระบบจำหน่ายสินค้าเกษตรออนไลน์ ควรให้เกษตรกร/สถาบันเกษตรกรนำไปขอสินเชื่อภายในโซ่อุปทาน (Supply Chain Financing) ได้เพื่อนำเงินไปซื้อวัตถุดิบหรือรวบรวมผลผลิตมาก่อนเพื่อจำหน่ายให้ลูกค้า เป็นการเพิ่มช่องทางการเข้าถึงแหล่งเงินได้อีกวิธีหนึ่ง
- สนับสนุนงบประมาณในการประชาสัมพันธ์ให้มากขึ้น เพื่อเป็นสื่อกลางให้ลูกค้าทราบว่ามีการขายสินค้าเกษตรบนเว็บไซต์เหล่านี้อยู่ เมื่อลูกค้าได้ทราบข้อมูลแล้วก็จะเข้ามาเยี่ยมชมและเลือกซื้อสินค้ามากขึ้น

2.8 การจัดการโลจิสติกส์เพื่อรักษาสິงแวดล้อม (Green Logistics)

ปัญหาการเปลี่ยนแปลงภูมิอากาศ (Climate Change) จากผลกระทบของภาวะโลกร้อน (Global Warming) และปรากฏการณ์เรือนกระจก (Greenhouse Effect) รวมถึงมลพิษทางอากาศ อันเนื่องมาจากก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ (Carbon dioxide: CO₂) ที่เกิดจากการเผาผลาญน้ำมันในการขนส่งสินค้าจากรถบรรทุกชนิดต่างๆ ทำให้ทั่วโลก รวมทั้งประเทศไทย ตระหนักถึงความสำคัญของการรักษาสິงแวดล้อมมากขึ้น ในขณะเดียวกันประเทศคู่ค้าจากหลายประเทศได้เรียกร้องให้ผู้ประกอบการไทยปฏิบัติตามมาตรฐานสากลว่าด้วยความรับผิดชอบต่อสิงแวดล้อมและสังคมด้วย

ปัจจุบัน ประเทศไทยโดยกระทรวงเกษตรและสหกรณ์สามารถดำเนินการลดต้นทุนด้านโลจิสติกส์ เพื่อเพิ่มขีดความสามารถทางการแข่งขัน ควบคู่ไปกับการลดผลกระทบต่อสิงแวดล้อมได้ (Green Logistics) โดยมีการกำหนดแผนหรือแนวทางการดำเนินการเพื่อสร้างความรู้ ความเข้าใจ เพื่อนำไปสู่การปฏิบัติ ให้เป็นรูปธรรม ใน 4 เรื่องหลัก ได้แก่ 1) การรวบรวมสิงค้าไว้ที่จุดพักสิงค้า (Corporative Transport) คือการรวบรวมสิงค้าจากผู้ประกอบการหลายรายไว้ที่จุดพักสิงค้า แล้วจัดเส้นทางเพื่อขนส่งสิงค้า 2) การอบรมจิตสำนึกการขับขี่ให้กับพนักงานขับรถ (Eco – Drive) เพื่อลดการขับรถเร็วเกินมาตรฐาน ลดการเดินเครื่องยนต์เปล่าในขณะที่พักผ่อนหรือขนถ่ายสิงค้า 3) การปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่ง (Modal Shift) โดยปรับเปลี่ยนจากการขนส่งทางถนนเป็นรูปแบบอื่น 4) การใช้บรรจุภัณฑ์ที่เป็นมิตรกับสิงแวดล้อม (Eco-Wrapping) โดยใช้บรรจุภัณฑ์จากกระดาษรีไซเคิล และการปรับเปลี่ยนบรรจุภัณฑ์จากกระดาษมาเป็นพลาสติกที่นำกลับมาใช้ใหม่ได้ โดยระยะแรกให้ความสำคัญในสิงค้าข้าว มันสำปะหลัง และยางพารา เป็นต้น

ส่วนที่ 3

การประเมินศักยภาพการพัฒนา
ระบบโลจิสติกส์ภาคการเกษตร

ส่วนที่ 3

การประเมินศักยภาพการพัฒนาาระบบโลจิสติกส์ภาคการเกษตร

3.1 ปัจจัยที่มีผลต่อสถานการณ์ที่เปลี่ยนแปลงตามบริบทโลก

1) การเปลี่ยนแปลงภายในประเทศ

1.1) นโยบายกระทรวงเกษตรและสหกรณ์ในการพัฒนาโลจิสติกส์และโซ่อุปทานการเกษตร

ในช่วงระยะเวลาที่ผ่านมา รัฐบาลได้กำหนดแผนปฏิรูปประเทศในด้านต่าง ๆ ทั้งด้านการเมือง เศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม และการปฏิรูประบบราชการควบคู่ไปกับการปรับเปลี่ยนกระบวนการจัดทำ และจัดสรรงบประมาณแบบบูรณาการ ที่มีความโปร่งใส และตรวจสอบได้ โดยในการดำเนินงานตามนโยบาย ที่สอดคล้องกับนโยบายรัฐบาล โดยเฉพาะการจัดทำแผนพัฒนาเชิงพื้นที่ที่ต้องมีความเชื่อมโยงและสนับสนุน การดำเนินงานระหว่างกันในทุกภูมิภาคและในทุกภาคส่วน กระทรวงเกษตรและสหกรณ์ได้กำหนดให้ หน่วยงานราชการทุกระดับมีการจัดทำแผนบูรณาการ กำหนดเป้าหมายพื้นที่และเกษตรกรที่ชัดเจน และเป็นเป้าหมายเดียวกัน และให้กำหนดวิธีการดำเนินงานที่สามารถติดตามและประเมินความสำเร็จได้ ทั้งในเชิงผลลัพธ์และผลสัมฤทธิ์ โดยในการจัดทำแผนพัฒนาโลจิสติกส์สินค้าเกษตรเน้นการทำแผนพัฒนา เชิงพื้นที่ โดยเฉพาะพื้นที่ที่เป็นแหล่งผลิต รวบรวม และกระจายสินค้าเกษตรที่สำคัญของประเทศ เพื่อลดต้นทุนโลจิสติกส์ให้แก่เกษตรกรและผู้ประกอบการ สนับสนุนให้เกษตรกรรวมกลุ่ม และสถาบันเกษตรกร พัฒนาระบบส่งเสริมการควบคุมคุณภาพสินค้าเกษตรตั้งแต่ไร่นาจนถึงส่งมอบมือผู้บริโภค รวมทั้งสนับสนุน แหล่งเงินทุนหรือจัดหาเครื่องมือ เครื่องจักรกลการเกษตร และสิ่งอำนวยความสะดวกด้านโลจิสติกส์การเกษตร ให้แก่เกษตรกรรายย่อยและสถาบันเกษตรกร เพื่อเพิ่มศักยภาพในการผลิตและแปรรูปผลผลิตให้มีความ หลากหลาย ลดการสูญเสีย และสร้างมูลค่าเพิ่มให้กับสินค้า ซึ่งโครงการที่สำคัญตามนโยบายของกระทรวงเกษตร และสหกรณ์ ได้แก่ โครงการส่งเสริมระบบส่งเสริมการเกษตรแบบแปลงใหญ่ โครงการพัฒนาตลาดสินค้าเกษตร โครงการส่งเสริมการใช้เครื่องจักรกลการเกษตร เป็นต้น

1.2) ความอ่อนแอของภาคการเกษตร

ในช่วงระยะเวลาหลายสิบปีที่ผ่านมา ความเข้มแข็งของภาคการเกษตรมีแนวโน้มลดลง เห็นได้จากเกษตรกรยังขาดที่ดินทำกินหรือมีที่ดินทำกินไม่เพียงพอ การถือครองที่ดินทางการเกษตร มีการกระจุกตัวอยู่เพียงบางกลุ่ม เกิดการแย่งชิงที่ดินเกษตรกรจากภาคส่วนอื่น ๆ และผลกระทบ ที่ประเทศไทยได้รับจากการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศที่มีแนวโน้มรุนแรงมากขึ้น เช่น การภัยแล้ง น้ำท่วมและฝนไม่ตกตามฤดูกาล รวมถึงการเกิดปัญหาโรคและแมลงศัตรูพืชระบาด ส่งผลกระทบต่อ การจัดการผลผลิตทางการเกษตร รวมทั้งการพึ่งพาปัจจัยการผลิตจากภายนอกมากเกินไปทั้งเมล็ดพันธุ์พืช/

พันธุ์สัตว์ ปุ๋ยเคมี และสารเคมีกำจัดศัตรูพืช ทำให้เกษตรกรไม่สามารถพึ่งพาตนเองได้และต้นทุนการผลิตสูงขึ้นมาโดยตลอด นอกจากนี้ ปัญหาการขาดแคลนแรงงานในภาคเกษตรทำให้ครัวเรือนเกษตรกรต้องใช้แรงงานต่างด้าวมากขึ้น ขณะที่คนรุ่นใหม่ไม่สนใจทำเกษตรกรรม ทำให้ต้องพึ่งพาเครื่องจักรกลการเกษตรเพื่อทดแทนแรงงานเกษตรที่ลดลง อีกทั้งเกษตรกรยังมีข้อจำกัดด้านการศึกษา ขาดทักษะในการปรับตัวให้ทันต่อการเปลี่ยนแปลงด้านเทคโนโลยีที่ทันสมัย รวมทั้งการมีหนี้สินสะสมและหนี้นอกระบบ ตลอดจนขาดโอกาสในการเข้าถึงแหล่งทุน

นอกจากนี้ นโยบายภาครัฐในช่วงที่ผ่านมา ไม่เอื้อต่อการสนับสนุนให้เกษตรกรและภาคการเกษตรเกิดความเข้มแข็งและยั่งยืน เช่น งบประมาณการลงทุนในด้านการวิจัยและพัฒนาที่ภาครัฐจัดสรรให้ในแต่ละปีมีจำนวนน้อยเกินไป เมื่อเปรียบเทียบกับสัดส่วนระหว่างงบประมาณการวิจัยและพัฒนา กับปริมาณของผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศ ทำให้เกิดการลดทอนศักยภาพและขีดความสามารถในการสร้างองค์ความรู้และเทคโนโลยีใหม่ ๆ ที่เอื้อต่อการพัฒนาการเกษตรของประเทศ ไม่อาจก้าวหน้าพัฒนาไปได้อย่างรวดเร็ว และขาดความต่อเนื่องในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการเกษตรที่ครบถ้วนสมบูรณ์ โดยเฉพาะขาดแหล่งน้ำชลประทานเพื่อการเกษตรและระบบโลจิสติกส์สินค้าเกษตรที่มีประสิทธิภาพ ทำให้เกษตรกรและกลุ่มเกษตรกรมีต้นทุนการผลิตที่เพิ่มสูงขึ้นกว่าที่ควร รวมทั้งนโยบายการแทรกแซงราคาสินค้าเกษตรที่สูงกว่าราคาตลาดโลก เป็นการบิดเบือนโครงสร้างสินค้าเกษตรประเทศทั้งระบบ และยังส่งผลให้เกษตรกรเกิดความอ่อนแอเพราะหวังพึ่งความช่วยเหลือจากภาครัฐมากกว่าที่จะช่วยเหลือหรือพึ่งพาตนเอง

1.3) การเปลี่ยนแปลงของระบบการบริหารจัดการโซ่อุปทานสินค้าเกษตร

ด้วยข้อมูลข่าวสารที่แพร่หลายทั่วโลก ผู้บริโภคมีความรู้และความเข้าใจเกี่ยวกับสถานการณ์ตลาดดีขึ้น แบบแผนการบริโภคอาหารของผู้บริโภคในประเทศและในตลาดโลกได้เปลี่ยนมาบริโภคอาหารที่มีคุณค่าทางโภชนาการและปลอดภัย การพัฒนาเทคโนโลยีและนวัตกรรมการเกษตร รูปแบบเทคโนโลยีการจัดการระบบโลจิสติกส์เปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็ว เช่น การซื้อขายแบบรวมศูนย์ตามห้างสรรพสินค้าหรือร้านสะดวกซื้อ โดยเฉพาะการค้าออนไลน์ ปัจจัยเหล่านี้เอื้ออำนวยให้เกิดธุรกิจการเกษตรและซูเปอร์มาร์เก็ตสามารถชักนำให้เกษตรกรเข้าสู่ระบบการผลิตภายใต้การจัดการโซ่อุปทานสมัยใหม่ได้ ขณะที่การค้าขายสินค้าเกษตรส่วนใหญ่ยังเป็นระบบเดิม กล่าวคือ เกษตรกรและผู้ประกอบการมีการซื้อขายในลักษณะการส่งมอบของทันที (Spot Market) เป็นครั้งคราว ไม่มีสัญญาระยะยาวหรือการแลกเปลี่ยนความรู้และข่าวสารกัน (สำนักงานพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ)

1.4) การขยายตัวของระบบตลาด

ด้วยช่องทางการเผยแพร่ข้อมูลข่าวสารที่มีมากมายหลายช่องทาง โดยเฉพาะช่องทางออนไลน์ทำให้ผู้บริโภคมีความรู้และความเข้าใจเกี่ยวกับสถานการณ์ตลาดดีขึ้น จึงเกิดความต้องการสินค้าที่หลากหลายขึ้น ทั้งในแง่ของลักษณะสินค้า คุณภาพสินค้า และราคาสินค้า ทำให้ตลาดสินค้าเกษตรมีความหลากหลายตามไปด้วย เกิดตลาดเฉพาะ (Niche Market) จำนวนมาก รวมทั้งการขยายตัวของร้านค้าสมัยใหม่ในปัจจุบัน (Modern Trade) ทำให้ผู้บริโภคโดยเฉพาะผู้ที่อยู่ในเขตเมือง จับจ่ายซื้อขายสินค้าอุปโภค/บริโภคจากร้านค้าปลีกสมัยใหม่เป็นสัดส่วนที่สูงขึ้น ส่งผลให้ผู้ค้าปลีกสมัยใหม่สามารถสร้างอำนาจต่อรอง

ในการค้าขายได้สูงขึ้น และกลายเป็นผู้ที่มีอำนาจในการควบคุมการดำเนินงานของสมาชิกอื่น ๆ ในโซ่อุปทาน สินค้าเกษตรและอาหาร

2) การเปลี่ยนแปลงภายนอกประเทศ

2.1) การก้าวสู่ประชาคมการค้า (Trading Nation)

จากการที่ประเทศไทยมีความร่วมมือระหว่างประเทศภายใต้กรอบต่างๆ ทั้งพหุภาคี และทวิภาคีอย่างเข้มข้นมากขึ้น เป็นปัจจัยสำคัญทำให้ประเทศไทยมีการพัฒนาความเชื่อมโยงด้านการค้า การลงทุนกับต่างประเทศ ซึ่งเป็นการผลักดันให้ประเทศมุ่งสู่การเป็นชาติการค้า (Trading Nation) ปัจจุบันมูลค่าการค้าระหว่างประเทศของไทยขยายตัวเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง ทั้งในรูปแบบของการค้าชายแดน และการค้าข้ามแดน รวมทั้งผู้ประกอบการไทยได้เข้าไปลงทุนในประเทศเพื่อนบ้านใกล้เคียงมายาวนาน สินค้าไทยได้รับการยอมรับจากผู้บริโภคในประเทศคู่ค้า การก้าวสู่การเป็น Trading Nation จำเป็นต้องเน้น การแสวงหาประโยชน์จากเปิดเสรีทางการค้าให้มากขึ้น สนับสนุนและพัฒนาผู้ประกอบการขนาดกลาง และขนาดย่อมให้ก้าวสู่การเป็นผู้ส่งออกและเป็นนักลงทุนระหว่างประเทศ พัฒนาความสามารถในการแข่งขัน ของสินค้าไทยทั้งในตลาดโลกและตลาดอาเซียน รวมทั้งการพัฒนากฎหมายให้เอื้อต่อการประกอบธุรกิจ ของภาคเอกชน การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน พัฒนาระบบการขนส่งและโลจิสติกส์ พัฒนาระบบการให้บริการ ข้อมูลเชิงลึกเพื่อประกอบการตัดสินใจของภาคเอกชน พัฒนาระบบการเงินและธนาคารพาณิชย์ให้มีประสิทธิภาพ บูรณาการการดำเนินงานของหน่วยงานภาครัฐให้เป็นไปในทิศทางเดียวกันภายใต้แผนยุทธศาสตร์ของการเป็น Trading Nation ที่มีความชัดเจนและสามารถประเมินผลได้ โดยมีแนวทางการพัฒนาให้ผู้ประกอบการไทย เป็นเจ้าของกิจการที่มีการเพิ่มมูลค่าตลอดกระบวนการของธุรกิจ เช่น การออกแบบ การจัดจำหน่าย การสร้างแบรนด์ การบริการหลังการขาย ทั้งนี้ เพื่อนำไปสู่เป้าหมาย คือการสร้างศักยภาพการแข่งขันของประเทศ

2.2) กฎ ระเบียบ กติกาใหม่ ๆ และการเปิดเสรีการค้าการลงทุน

จากที่ศูนย์กลางเศรษฐกิจโลกได้เปลี่ยนแปลงจากเดิม ศูนย์กลางเศรษฐกิจอยู่ที่สหรัฐอเมริกา และยุโรป แต่ปัจจุบันศูนย์กลางเศรษฐกิจโลกย้ายอยู่ทางฝั่งเอเชีย โดยเฉพาะประเทศจีน และอินเดีย ซึ่งศูนย์กลางทางด้านเศรษฐกิจของประเทศเหล่านี้มีการพัฒนาอย่างก้าวกระโดด ส่งผลต่อการเปิดเสรีทางการค้า และการลงทุนของประเทศคู่ค้า โดยเฉพาะการกำหนดมาตรการและมาตรฐานการส่งออก ประเทศไทยต้องปรับตัว ให้ก้าวทัน หน่วยงานทั้งภาครัฐบาล ภาคเอกชน รวมถึงผู้ประกอบการในภาคการผลิตและบริการต้องพัฒนา และยกระดับมาตรฐานการผลิตและผลผลิตเพื่อให้มีความสามารถแข่งขันได้ นอกจากนี้การปรับตัวที่หลีกเลี่ยง ได้ยากก็คือการบริการด้านโลจิสติกส์ เนื่องจากการเปิดเสรีด้านการค้าการลงทุนเป็นการเปิดโอกาสให้ ผู้ประกอบการต่างชาติเข้ามาลงทุนและดำเนินธุรกิจอยู่ในประเทศไทยเพิ่มขึ้น เพราะไทยมีข้อได้เปรียบ ในด้านต้นทุนทางวัตถุดิบและแรงงานที่ต่ำ ซึ่งการเข้ามาลงทุนของผู้ประกอบการต่างชาติ ส่วนใหญ่ไม่ได้มีการ ลงทุนในภาคบริการการขนส่งด้วยตนเองทั้งหมด หากแต่มีการจ้างผู้ประกอบการไทยให้เข้ามารับช่วงต่อในการขนส่ง เนื่องจากการให้บริการทางด้านขนส่งครอบคลุมทั่วประเทศต้องใช้ต้นทุนสูง ทั้งยังต้องพึ่งพาทรัพยากรบุคคล

และผู้เชี่ยวชาญในพื้นที่ จึงเป็นโอกาสที่ดีของผู้ประกอบการโลจิสติกส์ไทยที่จะเพิ่มศักยภาพในการขนส่ง โดยต้องพัฒนาระบบการขนส่งด้วยเทคโนโลยีที่ทันสมัย การให้บริการครบวงจร และสร้างระบบขนส่ง ให้มีความเชื่อมโยงกัน เพื่อให้ผู้ประกอบการเข้าถึงตลาดการให้บริการที่มีขนาดใหญ่ขึ้น พร้อมขยายตัวไปยัง ประเทศสมาชิกอาเซียนที่มีการเปิดประเทศและให้ผู้ประกอบการด้านโลจิสติกส์ไทยเข้าไปประกอบธุรกิจในประเทศอาเซียนได้ง่ายขึ้น

2.3) การเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศโลกและสิ่งแวดล้อม

การเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศที่มีแนวโน้มรุนแรงขึ้นส่งผลกระทบต่อการพัฒนา การเกษตร ทั้งพืช ปศุสัตว์ และประมง โดยปัจจัยสภาพภูมิอากาศที่ส่งผลโดยตรงต่อการทำการเกษตร ได้แก่ ปริมาณน้ำฝนที่ลดลงและอุณหภูมิที่สูงขึ้น ถือเป็นปัจจัยเสี่ยงที่สำคัญในการทำการเกษตร เกษตรกรไทย จึงต้องปรับตัวรับมือกับความเสี่ยงที่จะเกิดจากความแปรปรวนของดินฟ้าอากาศ เกษตรกรและภาครัฐ ควรร่วมมือกันวางแผนการบริหารจัดการน้ำเพื่อลดความเสียหายจากภัยธรรมชาติและเกิดการใช้น้ำอย่างมีประสิทธิภาพ รวมทั้งบริหารจัดการสินค้าเกษตรที่มีประสิทธิภาพเพื่อลดปัญหาผลผลิตการเกษตรเสียหาย จนกระทบการส่งออกและรายได้ของเกษตรกร นอกจากนี้ต้องศึกษาแนวโน้มการเปลี่ยนแปลงของ สภาพแวดล้อมในอนาคต และผลกระทบที่มีผลโดยตรงต่อภาคเกษตร เช่น ภาวะแล้งจากฝนทิ้งช่วงหรือน้ำท่วม การระบาดของโรคและแมลงศัตรูพืชทั้งชนิดเดิมและชนิดใหม่ ปัญหาเหล่านี้เป็นสิ่งที่เกิดขึ้นในทุกปี เกษตรกร จึงต้องเรียนรู้การแก้ไขปัญหาและรู้จักป้องกันผลกระทบที่จะเกิดขึ้น โดยเรียนรู้จากความเสียหายที่เกิดขึ้น ในอดีต และจัดการระบบการทำการเกษตรที่เป็นมิตรสิ่งแวดล้อมและสอดคล้องเหมาะสมกับพื้นที่ จึงจะสามารถรับมือและป้องกันกับสถานการณ์ที่จะเกิดขึ้นได้

2.4) ความมั่นคงทางอาหาร

ประเทศทั่วโลกมีจำนวนประชากรเพิ่มขึ้นอย่างก้าวกระโดดและการเจริญเติบโต ทางเศรษฐกิจที่คาดว่าจะสูงขึ้น ประเด็นการสร้างความมั่นคงทางอาหารจึงเป็นประเด็นที่ได้รับความสนใจ เป็นอย่างมาก โดยในหลายประเทศเกิดภาวะขาดแคลนอาหารโดยเฉพาะในกลุ่มประเทศแอฟริกา ขณะที่ ปริมาณผลผลิตที่เป็นวัตถุดิบทางด้านอาหารลดลง เนื่องจากข้อจำกัดด้านพื้นที่และศักยภาพของเทคโนโลยี ที่มีอยู่อย่างจำกัด จึงทำให้ไม่สามารถเพิ่มผลผลิตให้สูงขึ้นได้ ประกอบกับการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศและ ภัยพิบัติทางธรรมชาติที่นับวันยิ่งทวีความรุนแรงเพิ่มขึ้นเรื่อย ๆ สถานการณ์ดังกล่าวอาจส่งผลให้เกิดความ ขัดแย้งระหว่างกำลังการผลิตอาหารและความต้องการอาหารในอนาคตได้

สำหรับประเทศไทยมีข้อได้เปรียบด้านความสามารถในการผลิตอาหารให้เพียงพอสำหรับผู้บริโภคทั้งภายในประเทศและต่างประเทศ กระทรวงเกษตรและสหกรณ์ ได้มีการจัดทำยุทธศาสตร์ ความมั่นคงด้านอาหาร โดยเน้นส่งเสริมให้เกษตรกรบริหารจัดการทรัพยากรการผลิตที่มีอยู่อย่างจำกัด ให้มีประสิทธิภาพ สร้างฐานการผลิตให้เข้มแข็งและยั่งยืน เพื่อสร้างความมั่นคงด้านอาหารและพลังงานให้กับ ประเทศอย่างต่อเนื่อง

2.5) ความก้าวหน้าทางเทคโนโลยีและนวัตกรรมโลจิสติกส์

ปัจจุบันความก้าวหน้าทางด้านเทคโนโลยีและนวัตกรรมของโลกมีการเปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็วทั่วโลกมีแนวโน้มขับเคลื่อนเศรษฐกิจการพัฒนาโดยใช้แนวคิดเศรษฐกิจดิจิทัล และการประยุกต์ใช้ Internet of things (IoT) รวมทั้งเทคโนโลยีด้านโลจิสติกส์ อาทิ ระบบการแลกเปลี่ยนข้อมูลทางอิเล็กทรอนิกส์ (Electronic Data Interchange System : EDI) ระบบบาร์โค้ด (Barcode System) ระบบกำหนดพิกัดที่ตั้งดาวเทียม (Global Positioning System : GPS) ระบบการจัดการคลังสินค้า (Warehouse Management System : WMS) และระบบการจัดการการขนส่ง Transportation Management System: TMS) ตลอดจนการใช้แนวคิดระบบลีน (Lean) มาใช้ในการทำธุรกิจของตนเอง เพื่อเป็นการเพิ่มประสิทธิภาพการผลิตและช่วยลดต้นทุนการผลิตและการบริหารจัดการ ดังนั้นจำเป็นที่ทุกภาคส่วนโดยเฉพาะเกษตรกร สถาบันเกษตรกร และผู้ประกอบการไทย จำเป็นต้องติดตามความก้าวหน้าและปรับตัวให้ทันต่อการเปลี่ยนแปลงทางด้านเทคโนโลยีและนวัตกรรมดังกล่าว

3.2 การประเมินจุดแข็ง จุดอ่อน โอกาสและอุปสรรคในการพัฒนาโลจิสติกส์การเกษตร

จุดแข็ง

1. ไทยยังเป็นต้นทางโซ่อุปทานอาหารโลก (Global Food Supply Chain) ที่สำคัญ เพราะไทยเป็นประเทศส่งออกสินค้าเกษตรและอาหารในอันดับต้น ๆ ของโลก และสินค้าเกษตรไทยมีความหลากหลาย ทำให้ตอบสนองได้ทุกโจทย์ความต้องการใช้ประโยชน์ของผู้บริโภคทุกกลุ่มระดับ
2. รัฐบาลกำหนดนโยบายที่เอื้อต่อการยกระดับขีดความสามารถในการบริหารจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทานด้านการเกษตร เช่น นโยบายการพัฒนาขีดความสามารถของสถาบันเกษตรกรให้เป็นผู้รวบรวมและจำหน่ายสินค้าเกษตรแทนสมาชิกตลอดโซ่อุปทาน นโยบายสนับสนุนการใช้เทคโนโลยีและเครื่องจักรกลการเกษตรที่ทันสมัย นโยบายการส่งเสริมระบบการเกษตรแบบแปลงใหญ่ การพัฒนาด้านการค้าสินค้าเกษตรหรือการพัฒนา NSW/ASW อย่างต่อเนื่อง เป็นต้น
3. สถาบันเกษตรกรและกลุ่มเกษตรกร เช่น สหกรณ์ กลุ่มวิสาหกิจชุมชน ถือเป็นกลไกหลักที่มีความสำคัญในโซ่อุปทานสินค้าเกษตร เพราะมีฐานะการเงินที่เข้มแข็งที่สามารถนำมาใช้ในการลงทุนเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการพัฒนาระบบโซ่อุปทานสินค้าเกษตรได้เป็นอย่างดี
4. มีศูนย์รวบรวม กระจายและจำหน่ายสินค้าเกษตรที่เป็นของสถาบันเกษตรกร (สหกรณ์การเกษตรและวิสาหกิจชุมชน) จำนวนมากกระจายอยู่ในทุกจังหวัด โดยศูนย์รวบรวมเหล่านี้ ยังมีความสามารถในการทำหน้าที่จัดส่งสินค้าให้แก่ลูกค้าได้ตามระยะเวลาที่กำหนด ดังนั้นจึงสามารถใช้เป็นฐานในการพัฒนาความร่วมมือระหว่างผู้ผลิตและผู้ประกอบการให้มีความเข้มแข็งในโซ่อุปทานสินค้าเกษตรได้อย่างมีประสิทธิภาพ

5. โลจิสติกส์สินค้าเกษตร เป็นกลไกสำคัญด้านโลจิสติกส์ขาเข้า ที่ช่วยสนับสนุนการเติบโตภาคอุตสาหกรรมเกษตร ในกลุ่มธุรกิจแปรรูปหลากหลายประเภท อาทิ ด้านอาหาร พลังงาน รถยนต์ เครื่องสำอาง ฯลฯ

จุดอ่อน

1. ผลผลิตของเกษตรกรและสถาบันเกษตรกรยังมีปัญหาเรื่องการจัดการด้านคุณภาพและมาตรฐาน ทำให้ไม่สามารถเพิ่มมูลค่าผลผลิตได้อย่างมีประสิทธิภาพ
2. การสร้างและใช้ประโยชน์โครงสร้างพื้นฐานหรือสิ่งอำนวยความสะดวกด้านโลจิสติกส์การเกษตร ยังมีน้อยหรือไม่เต็มศักยภาพ หรือที่มีอยู่ยังไม่สอดคล้องกับความต้องการที่ใช้ในธุรกิจ
3. เกษตรกรและสถาบันเกษตรกรมีแนวโน้มให้ผู้ประกอบการไทยและต่างชาติเข้ามาบริหารจัดการผลผลิตในฟาร์มของตนเองมากขึ้น เพื่อลดภาระค่าใช้จ่ายในการจัดการและขนส่งของตนเอง
4. ในกลุ่มเกษตรกร สถาบันเกษตรกร และผู้ประกอบการ ยังมีการใช้ไอทีเพื่อบริหารจัดการข้อมูลด้านโลจิสติกส์ภายในโซ่อุปทานของตนเองน้อย ทำให้ไม่สามารถนำข้อมูลมาใช้ในการปรับปรุงประสิทธิภาพโลจิสติกส์ของตนเองได้ทันต่อสถานการณ์ที่เปลี่ยนแปลงไป รวมทั้งหน่วยงานภาครัฐ ส่วนใหญ่ยังให้ความสำคัญในการจัดทำข้อมูลเพื่อประเมินผลการดำเนินงานด้านโลจิสติกส์ของเกษตรกรและสถาบันเกษตรกรค่อนข้างน้อย

โอกาส

1. การขยายตัวของระบบตลาดสมัยใหม่ ทำให้เกิดตลาดเฉพาะ (Niche Market) จำนวนมาก รวมทั้งระบบการสั่งซื้อสินค้าจากผู้บริโภคโดยตรง โดยเฉพาะการค้าระบบ E – Commerce เป็นโอกาสในการขยายธุรกิจของเกษตรกร และสถาบันเกษตรกร ซึ่งช่วยลดต้นทุนโลจิสติกส์ได้เป็นอย่างดี
2. ผู้ประกอบการธุรกิจเกษตรทั้งจากตลาดต่างประเทศและภายในประเทศให้ความสนใจจัดทำข้อตกลงในการซื้อขายสินค้าเกษตรล่วงหน้า (Contract Farming) กับเกษตรกร สถาบันเกษตรกร เพื่อความมีเสถียรภาพในการผลิตและรักษาผู้ผลิตสินค้าเกษตรที่มีคุณภาพป้อนลูกค้าระดับพรีเมียม
3. ผู้บริโภคทั่วโลกมีความตื่นตัวเรื่อง การบริโภคอาหารปลอดภัยและการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม
4. ความก้าวหน้าในด้านเครื่องจักรกลการเกษตรและเทคโนโลยีระบบโลจิสติกส์มีการพัฒนาอย่างรวดเร็ว ต่อเนื่อง และมีแนวโน้มที่ราคาถูกลงเป็นลำดับ ทำให้เกษตรกรและกลุ่มเกษตรกรสามารถเข้าถึงได้ง่ายขึ้น
5. ผู้ประกอบการภาคเอกชนไทยมีการพัฒนาที่ก้าวทันการเปลี่ยนแปลงด้านการบริหารจัดการระบบโลจิสติกส์ด้านการเกษตร และมีความพร้อมที่จะถ่ายทอดแลกเปลี่ยนองค์ความรู้ให้แก่เกษตรกร สถาบันเกษตรกรและบุคลากรภาครัฐ เห็นได้จาก เช่น การดำเนินโครงการระบบการเกษตรแบบแปลงใหญ่

อุปสรรค

1. การเกิดการค้าสมัยใหม่ ทำให้ผู้ค้าปลีกที่มีเงินลงทุนหรือมีความรู้และนวัตกรรมโลจิสติกส์สมัยใหม่สามารถสร้างอำนาจต่อรองในการค้าขายได้สูงขึ้น และกลายเป็นผู้ที่มีอำนาจในการควบคุมการดำเนินงานของสมาชิกอื่น ๆ ในโซ่อุปทาน ขณะที่ผู้ประกอบการที่เป็นชาวต่างชาติ เริ่มครอบงำการดำเนินกิจกรรมโลจิสติกส์สินค้าเกษตรแทนผู้ประกอบการชาวไทย เนื่องจากมีศักยภาพในเรื่องเงินลงทุนมากกว่า เช่น การเกิดล้มผลไม่ เป็นต้น
2. แนวโน้มการเกิดภัยพิบัติทางธรรมชาติและ การเปลี่ยนแปลงสภาพอากาศ ส่งผลให้เกิดความเสี่ยงต่อการวางแผนด้านการบริหารจัดการสินค้าเกษตรตลอดโซ่อุปทาน
3. การดำเนินการตามข้อตกลงด้านโลจิสติกส์ระหว่างประเทศ โดยเฉพาะประเทศเพื่อนบ้าน ยังมีข้อจำกัด และไม่เป็นมาตรฐานเดียวกันในทุกประเทศ ทำให้การเชื่อมโยงการค้าและบริการโลจิสติกส์ระหว่างประเทศไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน ยังไม่มีประสิทธิภาพ

สรุปการประเมินศักยภาพการพัฒนาโลจิสติกส์และโซ่อุปทานภาคการเกษตร

สถานการณ์ที่เปลี่ยนแปลงจากภายนอกประเทศ ซึ่งมากระทบปัจจัยแวดล้อมภายในประเทศ ทำให้เป็นทั้งโอกาสและข้อจำกัดในการพัฒนาโลจิสติกส์และโซ่อุปทานภาคการเกษตร อีกทั้งจุดแข็งและจุดอ่อนที่มีอยู่ในภาคการเกษตร ทำให้คาดว่าในการพัฒนาโลจิสติกส์และโซ่อุปทานภาคการเกษตรของประเทศไทยในระยะต่อไป โดยเกษตรกรและสถาบันเกษตรกรต้องเร่งปรับตัวเพื่อให้ก้าวทันการเปลี่ยนแปลงด้านการบริหารจัดการระบบโลจิสติกส์ของโลก เริ่มจากการเปลี่ยนแปลงตนเองโดยซื้อขายปัจจัยการผลิตและผลผลิตผ่านกลุ่มของตนเอง ฝึกทักษะและรู้จักนำองค์ความรู้ด้านเทคโนโลยีและนวัตกรรมด้านโลจิสติกส์ การเกษตรมาใช้ในกระบวนการผลิตและการแปรรูปสินค้าสินค้าเกษตรของตนเองให้มากขึ้น เพื่อลดต้นทุนโลจิสติกส์ สร้างมูลค่าเพิ่ม และพัฒนาขีดความสามารถในการผลิตและการจัดการตลาดที่ได้คุณภาพมาตรฐานความปลอดภัย เพื่อสร้างความเชื่อมั่นให้แก่ผู้บริโภคทุกระดับทั้งในประเทศและต่างประเทศ นำมาซึ่งรายได้ของตนเองอย่างมั่นคงและยั่งยืน ขณะที่หน่วยงานภาครัฐต้องปรับบทบาทเป็นผู้สนับสนุน ให้คำปรึกษาแนะนำองค์ความรู้และฝึกทักษะด้านการบริหารจัดการระบบโลจิสติกส์และโซ่อุปทานสินค้าเกษตรสมัยใหม่อย่างต่อเนื่อง ส่งผ่านข้อมูลข่าวสารให้เกษตรกรและสถาบันเกษตรกรอย่างรวดเร็วและทันเหตุการณ์ รวมทั้งจัดหาแหล่งเงินทุนดอกเบี้ยต่ำเพื่อพัฒนาระบบรวบรวมและกระจายผลผลิตและขยายตลาด หรือจัดหาเครื่องจักรกลการเกษตร และสิ่งอำนวยความสะดวกด้านโลจิสติกส์ตามความเหมาะสม โดยดำเนินการผ่านสถาบันเกษตรกร ทั้งนี้ ผู้ประกอบการและสมาคมภาคเอกชนที่อยู่กลางน้ำและปลายน้ำเข้ามาสนับสนุน ส่งเสริม และช่วยพัฒนาให้เกษตรกรรายย่อยและกลุ่มเกษตรกรสามารถเชื่อมโยงเข้าสู่โซ่อุปทานในระบบการค้าขายที่เป็นธรรม (Fair Contact Farming)

ส่วนที่ 4

แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ภาคการเกษตร

พ.ศ. 2563 – 2565 (ฉบับทบทวน)

ส่วนที่ 4

แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ภาคการเกษตรพ.ศ. 2563 – 2565 (ฉบับทบทวน)

วัตถุประสงค์หลัก

- 1) เพิ่มประสิทธิภาพด้านการบริหารจัดการระบบโลจิสติกส์การเกษตรตลอดโซ่อุปทาน
- 2) ส่งเสริมให้สถาบันเกษตรกรเป็นกลไกหลักในการบริหารจัดการโลจิสติกส์สินค้าเกษตร เชื่อมโยงกับผู้ประกอบการ

ตัวชี้วัด

- 1) ต้นทุนโลจิสติกส์สินค้าเกษตรที่สำคัญต่อยอดขาย ลดลงไม่น้อยกว่าร้อยละ 3 – 5 ต่อปี
- 2) มูลค่าธุรกิจการรวบรวมสินค้าเกษตรของสถาบันเกษตรกรเพิ่มมากขึ้นไม่น้อยกว่าร้อยละ

แนวทางหลัก

1. การเพิ่ม

ขีดความสามารถ
การบริหารจัดการ
ระบบโลจิสติกส์
การเกษตรของ
เกษตรกร/ สถาบันเกษตรกร

2. การพัฒนาโครงสร้าง

พื้นฐานและระบบการ
อำนวยความสะดวก
ด้านโลจิสติกส์สินค้า
เกษตร

3. การพัฒนาปัจจัย

สนับสนุนด้าน
โลจิสติกส์การเกษตร

แนวทางย่อย

1.1 ยกระดับการบริหาร
จัดการโลจิสติกส์
สินค้าเกษตร
ให้มีประสิทธิภาพ

2.1 พัฒนาด้านสินค้าเกษตร
(ด้านพืช ประมง และ
ปศุสัตว์)

3.1 วิจัย พัฒนา เทคโนโลยี
และนวัตกรรม
ด้านโลจิสติกส์การเกษตร

1.2 พัฒนาโซ่อุปทาน
สินค้าเกษตร

2.2 พัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน
และสิ่งอำนวยความสะดวก
ด้านโลจิสติกส์การเกษตร

3.2 พัฒนาระบบการจัดการ
ข้อมูลโลจิสติกส์
สินค้าเกษตร

1.3 สร้างเครือข่ายการ
ผลิต การตลาด และ
โลจิสติกส์สินค้าเกษตร

2.3 พัฒนาระบบโลจิสติกส์
อิเล็กทรอนิกส์
(E-Logistics)

3.3 การปรับปรุงระเบียบ
และกฎหมายด้าน
โลจิสติกส์สินค้า

แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ภาคการเกษตร พ.ศ. 2563 – 2565 (ฉบับทบทวน)

1. สาระสำคัญของแผนปฏิบัติการ

1.1 วัตถุประสงค์หลัก

- 1) เพิ่มประสิทธิภาพด้านการบริหารจัดการระบบโลจิสติกส์การเกษตรตลอดโซ่อุปทาน
- 2) ส่งเสริมให้สถาบันเกษตรกรเป็นกลไกหลักในการบริหารจัดการโลจิสติกส์สินค้าเกษตรเชื่อมโยงกับผู้ประกอบการ

1.2 ตัวชี้วัด

- 1) ต้นทุนโลจิสติกส์สินค้าเกษตรที่สำคัญต่อยอดขายของเกษตรกรและสถาบันเกษตรกรลดลงไม่น้อยกว่าร้อยละ 3 – 5 ต่อปี
- 2) มูลค่าการรวบรวมและกระจายสินค้าเกษตรกรของสถาบันเกษตรกรเพิ่มมากขึ้นไม่น้อยกว่าร้อยละ 10

1.3 แนวทางการดำเนินงาน ประกอบด้วย 3 แนวทางหลัก ดังนี้

- แนวทางหลักที่ 1 การเพิ่มขีดความสามารถการบริหารจัดการระบบโลจิสติกส์การเกษตร
- แนวทางหลักที่ 2 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบการอำนวยความสะดวกด้านโลจิสติกส์สินค้าเกษตร
- แนวทางหลักที่ 3 การพัฒนาปัจจัยสนับสนุนด้านโลจิสติกส์การเกษตร

แนวทางหลักที่ 1 การเพิ่มขีดความสามารถการบริหารจัดการระบบโลจิสติกส์การเกษตร ของเกษตรกรและสถาบันเกษตรกร

วัตถุประสงค์

1. เพิ่มประสิทธิภาพในการบริหารจัดการโลจิสติกส์สินค้าการเกษตรตั้งแต่การจัดการในฟาร์มจนถึงส่งมอบ
2. สนับสนุนให้สถาบันเกษตรกรเป็นกลไกหลักในการเชื่อมโยงระบบโลจิสติกส์สินค้าเกษตรกับเครือข่ายผู้ประกอบการ

ตัวชี้วัด

มูลค่าความเสียหายของผลผลิตเกษตรต่อยอดขายตั้งแต่ฟาร์มจนถึงส่งมอบของเกษตรกรและสถาบันเกษตรกร ลดลงอย่างน้อยร้อยละ 5 - 10 ต่อปี

แนวทางการดำเนินงาน

ประกอบด้วย 3 แนวทางย่อย ดังนี้

1. ยกระดับการบริหารจัดการโลจิสติกส์สินค้าเกษตรของสถาบันเกษตรกรให้มีประสิทธิภาพ
2. พัฒนาโซ่คุณค่าสินค้าเกษตร
3. สร้างเครือข่ายการผลิต การตลาด และโลจิสติกส์สินค้าเกษตร

โดยในแต่ละแนวทางย่อยกำหนดกิจกรรมที่สำคัญ ดังนี้

แนวทางย่อย	กิจกรรม	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
<p>1.1 ยกระดับการบริหารจัดการโลจิสติกส์สินค้าเกษตรให้มีประสิทธิภาพ</p>	<p>1) การเพิ่มทักษะองค์ความรู้ด้านการบริหารจัดการโลจิสติกส์การเกษตร</p> <p>1.1) การจัดทำระบบมาตรฐาน (Good Practice Logistics Agriculture) ด้านโลจิสติกส์สินค้าเกษตร เช่น มาตรฐานการบรรจุหีบห่อและขนส่ง คู่มือการจัดเรียงสินค้าหรือบรรจุภัณฑ์ และการเคลื่อนย้าย รวมทั้งการขนส่งสินค้าหรือคู่มือการคัดบรรจุ/คัดเกรด/ตัดแต่งคุณภาพผลผลิต เป็นต้น</p> <p>1.2) จัดทำคู่มือการปฏิบัติที่ดี (Good Practice Logistics Agriculture) หรือถอดบทเรียนจากประสบการณ์ (Best Practices)</p> <p>1.3) จัดทำหลักสูตรฝึกอบรมที่ทันสมัยและมีความเป็นสากล และพัฒนาหลักสูตรฝึกอบรมเป็น E - Learning เพื่อส่งเสริมให้เกิดการขยายผลในวงกว้างแก่เกษตรกร และสถาบันเกษตรกร รวมทั้งผู้ประกอบการ</p> <p>1.4) สสำรวจและสนับสนุนการจัดทำข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับระบบงานมาตรฐานและรูปแบบการเชื่อมโยงกิจกรรมโลจิสติกส์ทั้งในด้านกระบวนการ และเครื่องมืออุปกรณ์ที่ใช้ตลอดโซ่อุปทานสินค้าเกษตร</p> <p>1.5) สนับสนุนให้เกิดเวทีประกวดหรือการแข่งขัน เพื่อสร้างแนวคิดการบริหารจัดการ โลจิสติกส์ในรูปแบบใหม่ ๆ หรือการประยุกต์ร่วมกับภูมิปัญญาของท้องถิ่นเพื่อสร้างแรงจูงใจในการสร้างและพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของตนเอง</p>	<p>- ทุกหน่วยงานของ กษ.</p> <p>- กระทรวงอุตสาหกรรม</p> <p>- กระทรวงพาณิชย์</p> <p>- สถาบันการศึกษา</p> <p>- ภาคเอกชน</p>

แนวทางย่อย	กิจกรรม	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
<p>1.2 พัฒนาโซ่คุณค่าสินค้าเกษตร</p>	<p>1) เพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการหลังการเก็บเกี่ยวสินค้าเกษตร โดยสนับสนุนให้เกิดกิจกรรมที่เพิ่มมูลค่า (Value Added) กับสินค้าเกษตรให้มากขึ้น โดย</p> <p>1.1) สนับสนุนให้เกษตรกร สถาบันเกษตรกร และผู้ประกอบการ พัฒนากิจกรรมที่เพิ่มมูลค่าให้มากขึ้น เช่น การแปรรูปผลผลิตให้หลากหลาย พัฒนาบรรจุภัณฑ์ให้สวยงาม และสะดวกต่อการพกพา และการบริโภค การพัฒนา ระบบตรวจสอบย้อนกลับ เพื่อสร้างความเชื่อมั่นให้แก่ผู้บริโภค เป็นต้น</p> <p>1.2) สนับสนุนให้เกษตรกร สถาบันเกษตรกร และผู้ประกอบการ มีความรู้พื้นฐานต่างๆ เพื่อยกระดับไปสู่การประกอบธุรกิจผ่านช่องทางอิเล็กทรอนิกส์ (E - Commerce) ได้มากขึ้น เพื่อขยายตลาดและสร้างโอกาสทางธุรกิจ</p> <p>1.3) สนับสนุนให้เกษตรกร สถาบันเกษตรกร และผู้ประกอบการ ใช้ระบบติดตาม และตรวจสอบย้อนกลับ (Track and Traceability) ให้มากขึ้น เพื่อสร้างความเชื่อมั่นให้แก่ผู้บริโภคทั้งในและต่างประเทศ</p> <p>2) การพัฒนาโลจิสติกส์เพื่อสิ่งแวดล้อม (Green Logistics)</p> <p>2.1) ส่งเสริมและสนับสนุนให้เกษตรกร สถาบันเกษตรกร และผู้ประกอบการให้ความสำคัญในการนำนวัตกรรมและเทคโนโลยีด้านโลจิสติกส์ เพื่อสิ่งแวดล้อมไปประยุกต์ใช้ทั้งกระบวนการผลิต การตลาด และการส่งมอบ ได้แก่การจับคู่ที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม การลดการขนส่งเที่ยวเปล่า การเลือกใช้</p>	<ul style="list-style-type: none"> - ทุกหน่วยงานของ กษ. - กระทรวงอุตสาหกรรม - กระทรวงพาณิชย์ - กระทรวงดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม - ภาคเอกชน

แนวทางย่อย	กิจกรรม	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
	<p>บรรจุกัญชีและอุปกรณ์ลำเลียงเคลื่อนย้ายสินค้าที่เหมาะสม การปรับปรุงแบบการขนส่งไปสู่รูปแบบที่ประหยัดพลังงาน เช่น การขนส่งทางราง ทางแม่น้ำ และทางชายฝั่ง</p> <p>2.2) พัฒนาและสร้างต้นแบบสถาบันเกษตรกรและผู้ประกอบการ ที่ประสบความสำเร็จในการนำ โลจิสติกส์เพื่อสิ่งแวดล้อมไปประยุกต์ใช้ พร้อมทั้งถอดบทเรียน (Best Practice) เพื่อขยายผลไปยังสถาบันเกษตรกรอื่น ๆ</p> <p>3) ยกระดับคุณภาพการบริหารจัดการและสร้างโอกาสทางการตลาดในธุรกิจให้บริการโลจิสติกส์ (Logistics Service Provider : LSP) โดย</p> <p>3.1) ยกระดับศูนย์กระจายสินค้าของสหกรณ์ (Cooperative Distribution Center : CDC) และผู้ประกอบการ ให้มีความเชื่อมโยงและสนับสนุนการดำเนินงานซึ่งกันและกัน และให้ได้มาตรฐานการให้บริการโลจิสติกส์เทียบเคียงกับผู้ให้บริการโลจิสติกส์ระหว่างประเทศ รวมทั้งส่งเสริมสู่การเป็นผู้ให้บริการแบบครบวงจร เช่น การให้บริการการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ การรับจ้างเก็บเกี่ยวรวบรวมและแปรรูปผลผลิต รวมทั้ง บรรจุกัญชี เป็นต้น เพื่อเพิ่มส่วนแบ่งทางการตลาดในธุรกิจการให้บริการโลจิสติกส์ของสถาบันเกษตรกรและผู้ประกอบการไทย</p> <p>3.2) ส่งเสริมการสร้างเครือข่ายผู้ให้บริการโลจิสติกส์การเกษตร โดยสนับสนุนมาตรการทางภาษีและมาตรการทางการเงินให้แก่สถาบันเกษตรกรและผู้ประกอบการ โดยเฉพาะ</p>	

แนวทางย่อย	กิจกรรม	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
	<p>ผู้ประกอบการขนาดกลางและขนาดย่อม (SMEs) เพื่อให้เกิดการลงทุนและสร้างเครือข่ายธุรกิจบริการด้านโลจิสติกส์เชื่อมโยงระหว่างกัน</p> <p>3.3) ยกระดับสถาบันเกษตรกรและกลุ่มวิสาหกิจชุมชนที่มีร้านจำหน่ายสินค้าใกล้ทางหลวงเป็น “ศูนย์รวบรวมและจำหน่ายสินค้าเกษตร” โดยให้เป็นแหล่งรวบรวมผลผลิตเกษตรในระดับพื้นที่ เชื่อมโยงกับ CDC เป็นต้น</p> <p>3.4) ส่งเสริมสถาบันเกษตรกรให้มีการดำเนินงานในรูปแบบ “ศูนย์บริการระบบโลจิสติกส์การเกษตร” แก่สมาชิกและเกษตรกรเพื่อช่วยลดต้นทุนโลจิสติกส์ ของสมาชิก ลดการขาดแคลนแรงงานในพื้นที่</p> <p>3.5) สนับสนุนการจัดทำฐานข้อมูลเครือข่ายผู้ให้บริการโลจิสติกส์การเกษตร เพื่ออำนวยความสะดวกในการติดต่อธุรกิจการให้บริการโลจิสติกส์การเกษตร</p> <p>3.6) สนับสนุนการรวมกลุ่ม เพื่อแลกเปลี่ยนความรู้ ประสบการณ์ และพัฒนาการให้บริการให้เป็นไปในทิศทางเดียวกัน รวมทั้งเสนอแนวทางแก้ปัญหา และช่วยเหลือแบ่งปันทรัพยากรระหว่างกันในช่วงที่แต่ละกลุ่มมีทรัพยากรไม่เพียงพอ เช่น คนขับหรือรถให้บริการไม่เพียงพอ เป็นต้น รวมถึงเป็นการประชาสัมพันธ์การดำเนินงานเพื่อสร้างความมั่นใจให้ลูกค้า</p>	
<p>1.3 สร้างเครือข่ายการผลิต การตลาด และโลจิสติกส์สินค้าเกษตร</p>	<p>1) พัฒนาเชื่อมโยงเครือข่ายการจัดการปัจจัยการผลิต การผลิต โลจิสติกส์ และการตลาด ตลอดโซ่อุปทานสินค้าเกษตร ทั้งภายใน ประเทศและระหว่างประเทศ</p>	<ul style="list-style-type: none"> - ทุกหน่วยงานของ กษ. - กระทรวงอุตสาหกรรม - กระทรวงพาณิชย์ - กระทรวงการคลัง - ภาคเอกชน

แนวทางย่อย	กิจกรรม	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
	2) สร้างเครือข่ายโลจิสติกส์สินค้าเกษตรตามเส้นทางประตูการค้าหลักและการเชื่อมโยงสู่ประเทศเพื่อนบ้านเพื่อส่งเสริมการค้า การลงทุน และการบริการสินค้าเกษตร	

แนวทางหลักที่ 2 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบการอำนวยความสะดวก ด้านโลจิสติกส์สินค้าเกษตร

วัตถุประสงค์

1. พัฒนาและปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานและระบบอำนวยความสะดวกทางด้านโลจิสติกส์สินค้าเกษตรของเกษตรกร และสถาบันเกษตรกร ให้มีประสิทธิภาพ เพื่อลดต้นทุนลดการสูญเสีย และสร้างมูลค่าเพิ่ม
2. ส่งเสริมและสนับสนุนให้หน่วยงานภาครัฐ ภาคเอกชน รวมทั้งสถาบันเกษตรกร และเกษตรกร ใช้ระบบบริหารจัดการโลจิสติกส์ด้วยระบบอิเล็กทรอนิกส์ (E - Logistics) เพื่อให้สามารถดำเนินธุรกรรมในกิจกรรมของโซ่อุปทาน ทั้งภายนอกและภายในองค์กรได้อย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล

ตัวชี้วัด

ลดขั้นตอน และระยะเวลากระบวนการทำงานเพื่อบริการแก่ผู้ใช้บริการนำเข้า ส่งออกสินค้าเกษตร ลงได้ 50% จากกระบวนการทั้งหมด

แนวทางการดำเนินงาน ประกอบด้วย 3 แนวทางย่อย ดังนี้

1. การพัฒนาด้านสินค้าเกษตร (ด้านพืช ประมง และปศุสัตว์)
2. การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกด้านโลจิสติกส์การเกษตร
3. การพัฒนาระบบโลจิสติกส์อิเล็กทรอนิกส์ (E - Logistics)

โดยในแต่ละแนวทางย่อยกำหนดกิจกรรมที่สำคัญ ดังนี้

แนวทางย่อย	กิจกรรม	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
<p>2.1 การพัฒนา ด้านสินค้าเกษตร (ด้านพืช ประมง และปศุสัตว์)</p>	<p>1) พัฒนาและปรับปรุงประสิทธิภาพการให้บริการของด้านสินค้าเกษตร โดย</p> <p>1.1) พัฒนาและจัดการระบบเทคโนโลยีสารสนเทศที่สนับสนุนการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ด้านตรวจสอบสินค้าเกษตรให้มีประสิทธิภาพและทันต่อการให้บริการ</p> <p>1.2) ปรับปรุงสภาพแวดล้อมและพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวก ณ หน้าด่าน และหลังด่าน เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการ เช่น เพิ่มช่องตรวจ เพื่อช่วยลดปัญหาการติดคิว เพิ่มพื้นที่ที่มีการรักษาอุณหภูมิ/ความเย็น เพื่อช่วยควบคุมคุณภาพสินค้าเกษตรระหว่างรอการตรวจสอบ เป็นต้น</p> <p>1.3) พัฒนาระบบสนับสนุนการให้ความช่วยเหลือผู้ประกอบการ เช่น ระบบฐานข้อมูล/องค์ความรู้ด้านกฎหมาย ระเบียบเกี่ยวกับการค้า/การขนส่งของประเทศเพื่อนบ้าน</p> <p>2) สนับสนุนการเชื่อมโยงข้อมูลในระบบ National Single Window (NSW) ที่เกี่ยวกับธุรกรรมเอกสารอิเล็กทรอนิกส์ระหว่างหน่วยงานภาครัฐ (G2G) และระหว่างภาครัฐและเอกชน (G2B) ตลอดจนพัฒนาระบบเทคโนโลยีสารสนเทศให้รองรับการเชื่อมโยงระบบ ASEAN Single Window (ASW) ได้อย่างสมบูรณ์</p> <p>3) ปรับลดขั้นตอนการตรวจสอบและออกไปรับรองด้านการนำเข้า – ส่งออกสินค้าเกษตร รวมทั้งสนับสนุนการให้บริการนอกเวลา</p>	<p>- ทุกหน่วยงานของ กษ.</p> <p>- กระทรวงอุตสาหกรรม</p> <p>- กระทรวงพาณิชย์</p> <p>- กระทรวงการคลัง</p> <p>- ภาคเอกชน</p>

แนวทางย่อย	กิจกรรม	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
	เพื่อให้สามารถอำนวยความสะดวกได้รวดเร็วและกว้างขวาง มากยิ่งขึ้น	
<p>2.2 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกด้านโลจิสติกส์สินค้าเกษตร</p>	<p>1) สร้าง ปรับปรุง และพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานหรือสิ่งอำนวยความสะดวกด้านโลจิสติกส์ การเกษตรของสถาบันเกษตรกร อาทิ ตลาดกลางห้องเย็น และระบบเทคโนโลยีที่ทันสมัย ให้มีความพร้อมสมบูรณ์ และเพียงพอต่อการใช้ประโยชน์และการให้บริการในพื้นที่ตามเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจประตูการค้าหลักหรือจุดเปลี่ยนถ่ายสินค้าและด่านที่มีการขนถ่ายสินค้าเกษตร</p> <p>2) สนับสนุนให้มีการจัดตั้งศูนย์บริการในชุมชน เพื่อให้บริการรับจ้างในกิจกรรมโลจิสติกส์ ตั้งแต่ การจัดเก็บ กระจาย และขนส่งสินค้าเกษตร โดยเน้นให้สถาบันเกษตรกรเป็นผู้บริหารจัดการธุรกิจ ซึ่งจะเป็นการเชื่อมโยงกิจกรรมตลอดโซ่อุปทานได้อย่างครบวงจร</p> <p>3) สนับสนุนการใช้ประโยชน์ร่วมกันในโครงสร้างพื้นฐานทางการเกษตรและทรัพยากรด้านโลจิสติกส์ (Logistics Pooling) ระหว่างเกษตรกร สถาบันเกษตรกร และผู้ประกอบการ เพื่อแบ่งเบาภาระต้นทุน/เพิ่มประสิทธิภาพในการบริหารจัดการโลจิสติกส์ และส่งเสริมการใช้ประโยชน์ทรัพยากรให้เกิดความคุ้มค่า</p> <p>4) พัฒนากิจกรรมและสิ่งอำนวยความสะดวกโลจิสติกส์การเกษตร เช่น ศูนย์รวบรวมและกระจายสินค้า จุดพักและขนถ่ายสินค้า เป็นต้น ตามแนวเส้นทางคมนาคมทั้งทางบก ทางน้ำ ระบบราง และทางอากาศ ที่สามารถเชื่อมโยงกับฐานการผลิตอุตสาหกรรมเกษตรตามแนวพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจ</p>	<p>- ทุกหน่วยงานของ กษ.</p> <p>- กระทรวงอุตสาหกรรม</p> <p>- กระทรวงพาณิชย์</p> <p>- กระทรวงคมนาคม</p> <p>- กระทรวงการคลัง</p> <p>- ภาคเอกชน</p>

แนวทางย่อย	กิจกรรม	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
	ภาคตะวันออก และแนวระเบียงเศรษฐกิจเหนือ-ใต้ ตะวันออก-ตะวันตก และพื้นที่ที่เป็นฐานเกษตรกรรมของประเทศ	
2.3 พัฒนาระบบโลจิสติกส์อิเล็กทรอนิกส์ (E - Logistics)	<p>1) สนับสนุนให้เครือข่ายเกษตรกร สถาบันเกษตรกร และผู้ประกอบการมีการบริหารจัดการโลจิสติกส์ด้วยระบบอิเล็กทรอนิกส์ (E - Logistics) โดยประยุกต์ใช้นวัตกรรมและเทคโนโลยีด้านการเคลื่อนย้ายสินค้าเกษตร (Physical Flow) ควบคู่กับการเคลื่อนย้ายข้อมูลโลจิสติกส์ (Information Flow) แบบเวลาจริง (Real Time) เพื่อสามารถดำเนินการให้ถึงมือลูกค้าได้อย่างถูกต้อง รวดเร็ว และทันเวลา เช่น การใช้ระบบจัดการการขนส่ง (Transportation Management System : TMS) ระบบจัดการคลังสินค้า (Warehouse Management System : WMS) ระบบติดตามสถานะการขนส่ง (E-Tracking System : ETS) ระบบติดตามดาวเทียมบอกพิกัด (Global Positioning System : GPS)</p> <p>2) สนับสนุนให้หน่วยงานภาครัฐมีการพัฒนาระบบฐานข้อมูลโลจิสติกส์ (IT for E-Logistics) สำหรับให้เกษตรกร สถาบันเกษตรกร และผู้ประกอบการ ใช้จัดเก็บวิเคราะห์ และประมวลผลข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับกิจกรรมด้านโลจิสติกส์ และกิจกรรมด้านอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง เพื่อสามารถนำมาใช้ในการตัดสินใจ/วางแผน การบริหารจัดการโลจิสติกส์ และโซ่อุปทาน หรือปรับปรุงกระบวนการการทำงานของตนเองได้อย่างต่อเนื่อง</p> <p>3) ส่งเสริมเกษตรกร สถาบันเกษตรกร และผู้ประกอบการ ให้ใช้ระบบบริหารจัดการ</p>	<ul style="list-style-type: none"> - ทุกหน่วยงานของ กษ. - กระทรวงอุตสาหกรรม - กระทรวงพาณิชย์ - กระทรวงคมนาคม - กระทรวงการคลัง - ภาคเอกชน

แนวทางย่อย	กิจกรรม	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
	<p>โลจิสติกส์ด้วยระบบอิเล็กทรอนิกส์ (E – Logistics) ที่สนับสนุนการพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ (E – Commerce) โดยมีการเชื่อมโยงกิจกรรมโลจิสติกส์เข้ากับกระบวนการต่าง ๆ ตั้งแต่การพัฒนาเว็บไซต์ การจัดซื้อ/ขนส่งวัตถุดิบ การบริหารสินค้าคงคลัง การรักษาคุณภาพและมาตรฐานสินค้า การพัฒนาระบบการชำระเงิน การจัดส่งสินค้า การติดตามสถานะการจัดส่งสินค้าเพื่อส่งเสริมการใช้ระบบอำนวยความสะดวกด้านโลจิสติกส์การเกษตร ให้รองรับกิจกรรมด้านพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ที่มีแนวโน้มเติบโตในอนาคต</p> <p>4) ส่งเสริมให้หน่วยงานภาครัฐนำระบบเทคโนโลยีสารสนเทศมาเป็นกลไกขับเคลื่อนระบบโลจิสติกส์เพื่อการเชื่อมโยงประสานการทำงานของภาครัฐกิจกับหน่วยงานต่าง ๆ ของภาครัฐให้สามารถสนองตอบและสร้างความเชื่อมั่นให้กับหน่วยงานทั้งภาครัฐและภาคเอกชน เช่น พัฒนาระบบเอกสารอิเล็กทรอนิกส์เพื่อลดและทดแทนเอกสารกระดาษ (Paperless) พัฒนาระบบการเชื่อมโยงและแลกเปลี่ยนข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ระหว่างหน่วยงานเพื่อการทำ Data Crossing พัฒนาระบบการเซ็นเอกสารออนไลน์ (E-Signature) ตลอดจนระบบการยืนยันตัวตนทางออนไลน์ เป็นต้น</p>	

แนวทางหลักที่ 3 การพัฒนาปัจจัยสนับสนุนด้านโลจิสติกส์การเกษตร

วัตถุประสงค์

1. พัฒนางานวิจัยด้านเทคโนโลยีและนวัตกรรมการเกษตร เพื่อเพิ่มขีดความสามารถและประสิทธิภาพการบริหารจัดการกิจกรรมโลจิสติกส์ตลอดโซ่อุปทาน
2. ปรับปรุงและแก้ไขกฎหมาย และกฎระเบียบที่เป็นอุปสรรคต่อการพัฒนาระบบโลจิสติกส์การเกษตร

ตัวชี้วัด

จำนวนงานศึกษาวิจัยด้านโลจิสติกส์การเกษตร เพิ่มขึ้นไม่น้อยกว่า 5 เรื่องต่อปี

แนวทางการดำเนินการ

ประกอบด้วย 3 แนวทางย่อย ดังนี้

1. วิจัยและพัฒนาเทคโนโลยีและนวัตกรรมด้านโลจิสติกส์การเกษตร
2. พัฒนาระบบการจัดการข้อมูลโลจิสติกส์สินค้าเกษตร
3. การปรับปรุงระเบียบและกฎหมายด้านโลจิสติกส์สินค้าเกษตร

โดยในแต่ละแนวทางย่อยกำหนดกิจกรรมที่สำคัญ ดังนี้

แนวทางย่อย	กิจกรรม	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
<p>3.1 วิจัยและพัฒนา</p> <p>เทคโนโลยีและ</p> <p>นวัตกรรมด้าน</p> <p>โลจิสติกส์การเกษตร</p>	<p>1) สนับสนุนการสร้างและพัฒนานวัตกรรมที่ตอบสนองกระบวนการสร้างโซ่คุณค่าให้กับธุรกิจของสถาบันเกษตรกร นับตั้งแต่การบริหารจัดการฐานข้อมูล การควบคุมการไหลของกระบวนการโลจิสติกส์ การควบคุมมาตรฐานผลผลิต ตลอดจนการสร้างเครือข่ายความร่วมมือ รวมทั้งพัฒนาประยุกต์ต่อยอดจากเทคโนโลยีโลจิสติกส์ ที่มีอยู่ในปัจจุบัน เช่น ระบบ Barcode, RFID, GPS, Web Service, Traceability ฯลฯ</p> <p>2) สร้างโอกาสและแรงจูงใจให้สถาบันเกษตรกรมีการต่อยอดและประยุกต์ใช้เทคโนโลยีและนวัตกรรมด้านโลจิสติกส์ในการบริหารจัดการธุรกิจในด้านต่าง ๆ เช่น ระบบฐานข้อมูล การพยากรณ์ความต้องการสินค้า การรวบรวมผลผลิต คลังสินค้า การขนส่ง การจัดการห่วงโซ่ความเย็น และการติดตามตรวจสอบย้อนกลับ ฯลฯ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพและขีดความสามารถในการแข่งขันในระยะยาว</p> <p>3) ส่งเสริมการวิจัยและพัฒนานวัตกรรมและเทคโนโลยีด้านโลจิสติกส์ เช่น การพัฒนาโลจิสติกส์ด้วยการใช้ระบบคลาวด์ (Cloud Logistics) ระบบการจัดการคลังสินค้าเกษตร ระบบการบริหารจัดการและติดตามการขนส่งสินค้า ระบบตรวจสอบย้อนกลับ อุปกรณ์ยกขน รวมทั้งนวัตกรรมหลังการเก็บเกี่ยว และการพัฒนาบรรจุภัณฑ์ กันกระแทก และบอบช้ำระหว่างการขนส่งสินค้าเกษตร</p>	<p>- หน่วยงานของ กษ. ได้แก่ กรมวิชาการ เกษตร กรมประมง กรมปศุสัตว์ สำนักงานพัฒนาการวิจัยการเกษตร</p> <p>- กระทรวงอุตสาหกรรม</p> <p>- กระทรวงพาณิชย์</p> <p>- กระทรวงวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี</p> <p> ฯลฯ</p>

แนวทางย่อย	กิจกรรม	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
	<p>4) สนับสนุนให้เกษตรกร สถาบันเกษตรกร นำนวัตกรรมและเทคโนโลยีด้านโลจิสติกส์ มาใช้เพิ่มขึ้น เพื่อให้มีประสิทธิภาพ รวดเร็ว เพื่อให้จัดสรรปัจจัยต่าง ๆ เข้ามาสู่กระบวนการผลิต การรวบรวมและการขนส่งสินค้าให้ถึงมือลูกค้าได้อย่างถูกต้อง และรวดเร็วทันต่อเวลา</p>	
<p>3.2 พัฒนาระบบการจัดการข้อมูลโลจิสติกส์สินค้าเกษตร</p>	<p>1) ส่งเสริมให้เกษตรกร สถาบันเกษตรกร และผู้ประกอบการมีการพัฒนาและวัดประสิทธิภาพการบริหารจัดการโลจิสติกส์ของตนเองใน 9 กิจกรรม ประกอบด้วย (1) การให้บริการลูกค้า (2) การจัดซื้อ (3) การสื่อสารด้านโลจิสติกส์ (4) การจัดการขนส่ง (5) การจัดการคลังสินค้า (6) การวางแผน หรือการคาดการณ์ความต้องการของลูกค้า (7) การจัดการสินค้าคงคลัง (8) การจัดการเครื่องมือเครื่องใช้ การเก็บเกี่ยว และการบรรจุหีบห่อ และ (9) โลจิสติกส์ย้อนกลับให้ครอบคลุม 3 มิติ ได้แก่ มิติต้นทุน มิติเวลา และมิติความน่าเชื่อถือ</p> <p>2) จัดตัวชี้วัดประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ (Agricultural Logistics Performance Indicators: ALPI) สินค้าเกษตรพร้อมทั้งเผยแพร่และส่งเสริมการเทียบวัด (Benchmarking) ประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์</p>	<p>- หน่วยงานของ กษ. ได้แก่ กรมวิชาการ เกษตร กรมประมง กรมปศุสัตว์ สำนักงานพัฒนาการวิจัยการเกษตร</p> <p>- กระทรวงอุตสาหกรรม</p> <p>- กระทรวงพาณิชย์</p> <p>- กระทรวงวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี ฯลฯ</p>

แนวทางย่อย	กิจกรรม	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
<p>3.3 ปรับปรุงระเบียบและกฎหมายด้านโลจิสติกส์สินค้าเกษตร</p>	<p>1) เร่งปรับปรุงกฎหมาย กฎระเบียบ และข้อปฏิบัติภายในของหน่วยงานรัฐที่มีความซ้ำซ้อน ไม่ยืดหยุ่น และไม่เอื้อต่อการค้าและบริการด้านโลจิสติกส์การเกษตร</p> <p>2) ปรับลดขั้นตอน/กระบวนการนำเข้าส่งออกของหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวกับการนำเข้า ส่งออก การออกใบอนุญาต และใบรับรอง รวมถึงจัดทำมาตรการส่งเสริมการลงทุน/สิทธิประโยชน์ด้านต่าง ๆ ที่สนับสนุนการพัฒนาาระบบโลจิสติกส์สินค้าเกษตร</p> <p>3) รณรงค์และสร้างความตระหนักให้กับผู้เกี่ยวข้องในการประกาศ/บังคับใช้กฎหมายที่สนับสนุนการสร้างความร่วมมือของผู้เกี่ยวข้องในการบริหารจัดการโลจิสติกส์สินค้าเกษตรตลอดโซ่อุปทาน</p>	<p>- หน่วยงานของ กษ. ได้แก่ กรมวิชาการ เกษตร กรมประมง กรมปศุสัตว์ การยางแห่งประเทศไทย</p> <p>- กระทรวงอุตสาหกรรม</p> <p>- กระทรวงพาณิชย์</p> <p>- กระทรวงการคลัง</p>

ส่วนที่ 5

กลไกการขับเคลื่อนการดำเนินงาน

ตามแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ภาคการเกษตร

พ.ศ. 2563 – 2565 (ฉบับทบทวน)

ส่วนที่ 5
กลไกการขับเคลื่อนการดำเนินงาน
ตามแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ภาคการเกษตร(พ.ศ. 2563 – 2565)

ในการขับเคลื่อนการดำเนินงานตามแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ภาคการเกษตร (พ.ศ. 2563 – 2565) ไปสู่การปฏิบัติ ได้กำหนดกลไกการปฏิบัติงานในระดับนโยบายและระดับพื้นที่ ดังนี้

5.1 ระดับนโยบาย

1) คณะกรรมการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ (กบส.)

คณะกรรมการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ (กบส.) จัดตั้งขึ้นตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ พ.ศ. 2552 ลงวันที่ 4 พฤษภาคม 2552 **องค์ประกอบคณะกรรมการฯ** ประกอบด้วย นายกรัฐมนตรีเป็นประธานกรรมการ รองนายกรัฐมนตรีซึ่งนายกรัฐมนตรีมอบหมายเป็นรองประธานกรรมการ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลัง/ต่างประเทศ/เกษตรและสหกรณ์/คมนาคม/ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม/เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร/พลังงาน/พาณิชย์/แรงงาน/ศึกษาธิการ และอุตสาหกรรม ปลัดกระทรวงการคลัง/คมนาคม/อุตสาหกรรม เลขาธิการสภาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ผู้อำนวยการสำนักงบประมาณ ประธานกรรมการสภาหอการค้าแห่งประเทศไทย ประธานสภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย ประธานสมาคมธนาคารไทย และประธานสภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย เป็นกรรมการ รองเลขาธิการคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ เป็นกรรมการและเลขานุการ

อำนาจหน้าที่ที่สำคัญ คือ 1) กำหนดแผนยุทธศาสตร์และหน่วยงานหลักซึ่งรับผิดชอบในแต่ละด้าน 2) พิจารณาให้ความเห็นชอบแผนแม่บทการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งและบริการของประเทศ 3) ให้ความเห็นหรือเสนอแนะต่อคณะรัฐมนตรีในประเด็นที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ รวมทั้งแก้ไข ปรับปรุงกฎหมาย กฎ และมติ คณะรัฐมนตรีที่เกี่ยวข้อง 4) ส่งเสริมและสนับสนุนการดำเนินงานของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับแผนยุทธศาสตร์หรือแผนแม่บท และ 5) กำกับดูแลการดำเนินงานตามแผนยุทธศาสตร์และแผนแม่บทและรายงานให้คณะรัฐมนตรีทราบ

2) คณะอนุกรรมการพัฒนาระบบโลจิสติกส์การเกษตร

คณะอนุกรรมการพัฒนาระบบโลจิสติกส์การเกษตร แต่งตั้งขึ้นภายใต้คำสั่งคณะกรรมการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ โดยที่ผ่านมามีการปรับปรุงและเพิ่มเติมนองค์ประกอบคณะกรรมการฯ หลายครั้ง ปัจจุบันเป็นคำสั่งคณะกรรมการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศที่ 1/2561 ลงวันที่ 31 ตุลาคม 2561 **องค์ประกอบคณะกรรมการฯ** ประกอบด้วย ปลัดกระทรวงเกษตรและสหกรณ์ เป็นประธานอนุกรรมการ รองปลัดกระทรวงเกษตรและสหกรณ์ที่ได้รับมอบหมายเป็นรองประธานอนุกรรมการ เลขาธิการสภาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ/ผู้อำนวยการสำนักงบประมาณอธิบดีกรมพัฒนาธุรกิจการค้า/อธิบดีกรมส่งเสริมอุตสาหกรรม/เลขาธิการคณะกรรมการวิจัยแห่งชาติ/ผู้อำนวยการสำนักนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร อธิบดีกรมประมง/กรมปศุสัตว์/กรมวิชาการเกษตร/กรมส่งเสริมการเกษตร/กรมส่งเสริมสหกรณ์ เลขาธิการสำนักงานเศรษฐกิจการเกษตร/สำนักงานมาตรฐานสินค้าเกษตรและอาหารแห่งชาติ ผู้อำนวยการองค์การตลาดเพื่อเกษตรกร ประธานกรรมการสภาหอการค้าแห่งประเทศไทย ประธานสภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย/สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย/ประธานสภาพันธ์โลจิสติกส์ไทย และผู้ทรงคุณวุฒิ (นายสมยศ เชิญอักษร) ร่วมเป็นอนุกรรมการ รองเลขาธิการสำนักงานเศรษฐกิจการเกษตรเป็นอนุกรรมการและเลขานุการ

อำนาจหน้าที่ที่สำคัญ คือ 1) การจัดทำแผนพัฒนาระบบโลจิสติกส์และโซ่อุปทานภาคการเกษตร ให้มีความสอดคล้องกับแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ 2) พิจารณากำหนดกรอบแผนงานและโครงการเพื่อการพัฒนาาระบบโลจิสติกส์การเกษตรของประเทศ 3) พิจารณากำหนดแนวทางการพัฒนาตัวชี้วัดเพื่อประเมินประสิทธิภาพด้านการบริหารจัดการระบบโลจิสติกส์การเกษตร 4) กำกับดูแลติดตาม และรายงานความก้าวหน้าต่อคณะกรรมการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ

3) คณะกรรมการขับเคลื่อนการพัฒนาระบบโลจิสติกส์การเกษตร

คณะกรรมการขับเคลื่อนการพัฒนาระบบโลจิสติกส์การเกษตร เป็นคณะกรรมการฯ ที่จัดตั้งขึ้นตามคำสั่งกระทรวงเกษตรและสหกรณ์ ที่ 2248/2562 ลงวันที่ 17 ตุลาคม 2562 ลงนามโดยรัฐมนตรีว่าการกระทรวงเกษตรและสหกรณ์ (นายเฉลิมชัย ศรีอ่อน) องค์ประกอบคณะกรรมการฯ ประกอบด้วย ที่ปรึกษารัฐมนตรีว่าการกระทรวงเกษตรและสหกรณ์ (นายอลงกรณ์ พลบุตร) เป็นที่ปรึกษา กรรมการผู้ช่วยรัฐมนตรีประจำกระทรวงเกษตรและสหกรณ์ (นายนราพัฒน์ แก้วทอง) เป็นประธาน รองปลัดกระทรวงเกษตรและสหกรณ์ที่ได้รับมอบหมาย เป็นรองประธานกรรมการ รองเลขาธิการสำนักงานเศรษฐกิจการเกษตร เป็นกรรมการและเลขานุการ และมีหน่วยงานภาครัฐและเอกชนร่วมเป็นกรรมการ ได้แก่ หัวหน้าผู้ตรวจราชการกระทรวงเกษตรและสหกรณ์/เลขาธิการสำนักงานเศรษฐกิจการเกษตร/ผู้ช่วยปลัดกระทรวงเกษตรและสหกรณ์ที่ได้รับมอบหมาย/รองอธิบดีกรมส่งเสริมการเกษตร/รองอธิบดีกรมส่งเสริมสหกรณ์/รองอธิบดีกรมวิชาการเกษตร/รองอธิบดีกรมประมง/รองอธิบดีกรมปศุสัตว์/รองเลขาธิการสำนักงานมาตรฐานสินค้าเกษตรและอาหาร

แห่งชาติ/ผู้แทนกระทรวงอุตสาหกรรม/กระทรวงพาณิชย์/กระทรวงดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม/สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ/สำนักนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร/กรมศุลกากร/ประธานสภาหอการค้าแห่งประเทศไทย/ประธานสภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย/ประธานสภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย/ประธานสมาพันธ์ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทย/ประธานสมาพันธ์อุตสาหกรรมโลจิสติกส์ไทย/ประธานสมาพันธ์โลจิสติกส์ไทย/ประธานสหพันธ์การขนส่งทางบกแห่งประเทศไทย/นายกสมาคมการค้าพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์เพื่อธุรกิจท่องเที่ยว/ศาสตราจารย์ ดร.ฐาปนา บุญหล้า มุขนิธิสถาบันโลจิสติกส์แห่งเอเชีย/รองศาสตราจารย์ ดร.ธัญญา เกียรติวัฒน์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์/ดร.คุณานันท์ ทายาท ผู้เชี่ยวชาญประจำตัววุฒิสภา/นายนครเศรษฐ์ ศรีเงิน ที่ปรึกษาผู้ช่วยรัฐมนตรีประจำกระทรวงเกษตรและสหกรณ์

อำนาจหน้าที่ที่สำคัญ คือ กำหนดนโยบายและแนวทางในการขับเคลื่อนการพัฒนาระบบโลจิสติกส์การเกษตรของประเทศ สนับสนุนให้มีการนำนโยบายและแนวทางในการขับเคลื่อนการพัฒนาระบบโลจิสติกส์การเกษตรของประเทศไปสู่การปฏิบัติอย่างเป็นรูปธรรม กำกับดูแลประสานงาน และเร่งรัดติดตามการดำเนินงานของหน่วยงานราชการ หน่วยงานในสังกัดกระทรวงเกษตรและสหกรณ์ เพื่อให้บรรลุผลการพัฒนาระบบโลจิสติกส์การเกษตรตามเป้าหมายของกระทรวงเกษตรและสหกรณ์และสนับสนุนเป้าหมายของประเทศ รายงานผลการดำเนินงาน ปัญหา อุปสรรคและข้อเสนอไปยังหน่วยงานที่เกี่ยวข้องและรัฐบาล ตามความเหมาะสม เชิญผู้แทนหน่วยงานภาครัฐ ภาคเอกชน และสถาบันการศึกษามาร่วมให้คำแนะนำต่อคณะกรรมการขับเคลื่อนการพัฒนาระบบโลจิสติกส์การเกษตร แต่งตั้งคณะกรรมการ คณะทำงาน และที่ปรึกษาตามที่ได้รับมอบหมาย

ทั้งนี้ คณะกรรมการขับเคลื่อนการพัฒนาระบบโลจิสติกส์การเกษตรได้แต่งตั้งคณะทำงานเพื่อทำหน้าที่จัดทำแนวทางการพัฒนาระบบโลจิสติกส์การเกษตรที่สำคัญ จำนวน 4 คณะ ดังนี้

(1) คณะทำงานโครงการพัฒนาระบบโลจิสติกส์เกษตรอุตสาหกรรม

คณะทำงานโครงการพัฒนาระบบโลจิสติกส์เกษตรอุตสาหกรรม ประกอบด้วย ผู้ตรวจราชการกระทรวงเกษตรและสหกรณ์ที่ได้รับมอบหมาย เป็นประธานคณะทำงาน นางพิรมล เจริญเฒ่า เป็นที่ปรึกษา คณะทำงาน ผู้แทนกรมวิชาการเกษตร เป็นคณะทำงานและเลขานุการ และมีหน่วยงานภาครัฐและเอกชน ได้แก่ นายชินนทร์ รุ่งแสง/สำนักงานมาตรฐานสินค้าเกษตรและอาหารแห่งชาติ/กรมประมง/กรมปศุสัตว์/กรมส่งเสริมการเกษตร/กรมส่งเสริมสหกรณ์/สำนักงานเศรษฐกิจการเกษตร/กรมศุลกากร/กรมส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ/กรมส่งเสริมอุตสาหกรรม/สำนักงานคณะกรรมการอาหารและยา/สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย/สมาพันธ์ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทย/สมาพันธ์อุตสาหกรรมโลจิสติกส์ไทย/สมาพันธ์โลจิสติกส์ไทย/บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)/บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)

อำนาจหน้าที่ที่สำคัญ คือ พิจารณาและจัดทำแนวทางโครงการพัฒนาระบบโลจิสติกส์เกษตรอุตสาหกรรมให้มีความครบถ้วน สมบูรณ์ และเชื่อมโยงดำเนินงานกับทุกภาคส่วนทั้งด้านการผลิต การตลาด และโลจิสติกส์สินค้าเกษตรอย่างครบวงจร พิจารณาประเด็นและรายละเอียดในการเจรจาหรือบันทึกข้อตกลงทางการค้าสินค้าเกษตร เป้าหมายของโครงการระหว่างประเทศไทยและต่างประเทศ รวบรวมและศึกษาข้อมูล ภาวะเป็ยบหลักการค้า และปัญหาอุปสรรคที่คาดว่า จะเกิดขึ้นจากการดำเนินโครงการ รายงานผลการ

ดำเนินงานของคณะทำงานเสนอต่อคณะกรรมการขับเคลื่อนการพัฒนา ระบบโลจิสติกส์การเกษตรตามที่ได้รับมอบหมายปฏิบัติงานอื่น ๆ ตามที่คณะกรรมการขับเคลื่อนการพัฒนา ระบบโลจิสติกส์การเกษตร มอบหมาย

(2) คณะทำงานโครงการพัฒนาระบบกระจายและขนส่งสินค้าเกษตร เพื่อสนับสนุนการพัฒนาการเกษตรในพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจของไทย

คณะทำงานโครงการพัฒนาระบบกระจายและขนส่งสินค้าเกษตร เพื่อสนับสนุนการพัฒนาการเกษตรในพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจของไทย ประกอบด้วย รองปลัดกระทรวงเกษตรและสหกรณ์ที่ได้รับมอบหมาย เป็นประธานคณะทำงาน ผู้แทนสำนักงานมาตรฐานสินค้าเกษตรและอาหารแห่งชาติ เป็นคณะทำงานและเลขานุการ และมีหน่วยงานภาครัฐและเอกชน ได้แก่ ดร.คุณานันท์ ทายาท/กรมวิชาการเกษตร/กรมประมง/กรมปศุสัตว์/กรมส่งเสริมการเกษตร/กรมส่งเสริมสหกรณ์/สำนักงานเศรษฐกิจการเกษตร/กรมส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ/กรมศุลกากร/สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย/สมาพันธ์ผู้ให้บริการ โลจิสติกส์ไทย/สหพันธ์การขนส่งทางบกแห่งประเทศไทย/การทำเรือแห่งประเทศไทย/บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)/บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)

อำนาจหน้าที่ที่สำคัญ คือ พิจารณาแนวทางโครงการพัฒนาระบบกระจายและขนส่งสินค้าเกษตรเพื่อสนับสนุนการพัฒนาการเกษตรในพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจของไทย ให้มีความครบถ้วน สมบูรณ์ และเชื่อมโยงการดำเนินงาน กับทุกภาคส่วน ทั้งด้านการผลิต การตลาด และโลจิสติกส์สินค้าเกษตรรวบรวมและศึกษาข้อมูล ภาวะเปรียบเทียบหลักการทางการค้า และปัญหาอุปสรรคที่คาดว่าจะเกิดขึ้นจากการดำเนินโครงการรายงานผลการดำเนินงานของคณะทำงานเสนอต่อคณะกรรมการขับเคลื่อนการพัฒนา ระบบโลจิสติกส์การเกษตรตามที่ได้รับมอบหมายปฏิบัติงานอื่น ๆ ตามที่คณะกรรมการขับเคลื่อนการพัฒนา ระบบโลจิสติกส์การเกษตรมอบหมาย

(3) คณะทำงานโครงการพัฒนาระบบโลจิสติกส์เกษตรชุมชน

คณะทำงานโครงการพัฒนาระบบโลจิสติกส์เกษตรชุมชน ประกอบด้วย ผู้ตรวจราชการกระทรวงเกษตรและสหกรณ์ (นายพีรพันธ์ คอทอง) เป็นประธานคณะทำงาน นางสาววราภรณ์ พรหมพจน์ เป็นที่ปรึกษาคณะทำงาน ผู้แทนกรมส่งเสริมสหกรณ์เป็นคณะทำงานและเลขานุการ ผู้แทนสำนักแผนงานและโครงการพิเศษ เป็นคณะทำงานและผู้ช่วยเลขานุการ และมีหน่วยงานภาครัฐและเอกชน ได้แก่ นายศตพล จันทร์ณรงค์/รองศาสตราจารย์ ดร.ธัญญา เกียรติวัฒน์/นายทรงศักดิ์ วงศ์ภูมิวัฒน์/กรมวิชาการเกษตร/กรมประมง/กรมปศุสัตว์/กรมส่งเสริมการเกษตร/สำนักงานมาตรฐานสินค้าเกษตรและอาหารแห่งชาติ/สำนักงานเศรษฐกิจการเกษตร/กระทรวงพาณิชย์/กระทรวงอุตสาหกรรม/สำนักงานส่งเสริมเศรษฐกิจดิจิทัล/สมาพันธ์อุตสาหกรรมโลจิสติกส์ไทย

อำนาจหน้าที่ที่สำคัญ คือ พิจารณาเสนอแนวทางหรือรูปแบบการบริหารจัดการที่เชื่อมโยงการพัฒนาระบบ โลจิสติกส์การเกษตรใน 3 ระดับ ได้แก่ โลจิสติกส์ระดับท้องถิ่น (Domestic Logistics) โลจิสติกส์ระดับภูมิภาค (Regional Logistics) และโลจิสติกส์ระดับโลก (Global Logistics) และการสร้างโซ่คุณค่า (Value Chain) ที่ยั่งยืนภาคการเกษตร รายงานผลการดำเนินงานของคณะทำงานเสนอต่อ

คณะกรรมการขับเคลื่อนการพัฒนา ระบบโลจิสติกส์การเกษตรตามที่ได้รับมอบหมาย ปฏิบัติงานอื่น ๆ ตามที่คณะกรรมการขับเคลื่อนการพัฒนาระบบโลจิสติกส์การเกษตรมอบหมาย

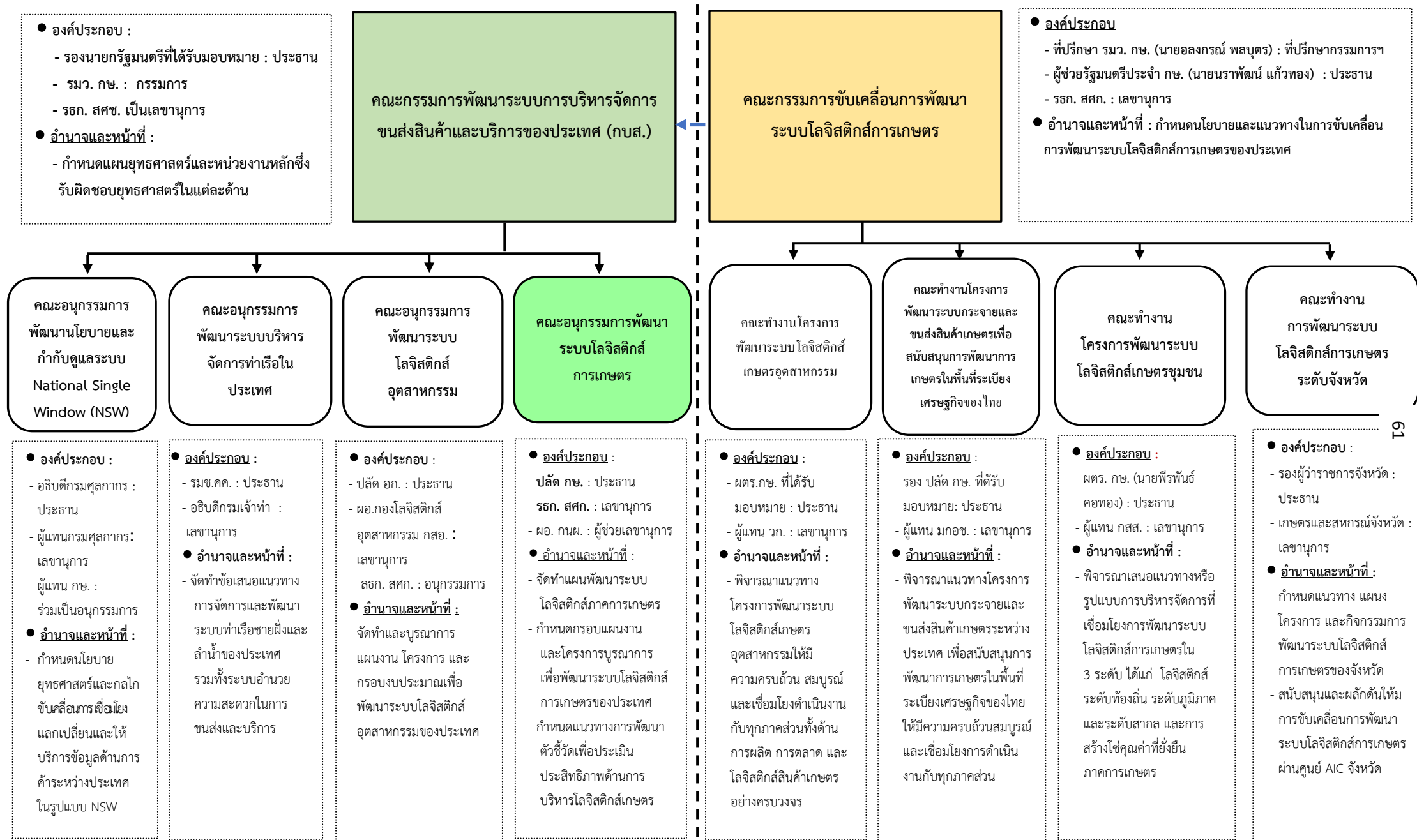
5.2 ระดับพื้นที่

1) คณะทำงานการพัฒนาระบบโลจิสติกส์การเกษตรระดับจังหวัด

คณะทำงานการพัฒนาระบบโลจิสติกส์การเกษตรระดับจังหวัด ประกอบด้วย รองผู้ว่าราชการจังหวัด เป็นประธานคณะทำงาน เกษตรจังหวัด เป็นรองประธานคณะทำงานเกษตร และสหกรณ์จังหวัด หรือผู้แทน เป็นคณะทำงานและเลขานุการ หัวหน้ากลุ่มยุทธศาสตร์พัฒนาการเกษตร สำนักงานเกษตรและสหกรณ์จังหวัด เป็นคณะทำงานและผู้ช่วยเลขานุการ และมีหน่วยงานภาครัฐและเอกชน ได้แก่ ปลัดจังหวัดหรือผู้แทน/ท้องถิ่นจังหวัดหรือผู้แทน/ประธานสภาเกษตรกรจังหวัดหรือผู้แทน/ผู้แทน หน่วยงานกรมวิชาการเกษตรที่รับผิดชอบในจังหวัด/อุตสาหกรรมจังหวัด หรือผู้แทน/พาณิชย์จังหวัด หรือผู้แทน/หอการค้าจังหวัดหรือผู้แทน/ประธานสภาอุตสาหกรรมจังหวัดหรือผู้แทน/ผู้แทนสถาบันการศึกษา ที่เป็นที่ตั้งศูนย์เทคโนโลยีเกษตรและนวัตกรรม (Agri - technology and Innovation Center : AIC) จังหวัด/ประมงจังหวัดหรือผู้แทน/ปศุสัตว์จังหวัดหรือผู้แทน/สหกรณ์จังหวัดหรือผู้แทน/สถิติจังหวัดหรือผู้แทน/ขนส่งจังหวัดหรือผู้แทน/ผู้แทน Smart Farmer หรือ Young Smart Farmer ในพื้นที่จังหวัด/ผู้ทรงคุณวุฒิ เฉพาะด้าน จำนวน 3 ราย ได้แก่ (1) ประชาชนเกษตรหรือผู้นำชุมชนที่มีความเชี่ยวชาญด้านการเกษตร (2) ผู้เชี่ยวชาญด้านโลจิสติกส์เกษตร (3) ผู้เชี่ยวชาญด้านท่องเที่ยวเชิงเกษตร

อำนาจหน้าที่ที่สำคัญ คือ กำหนดแนวทาง แผนงาน โครงการ และกิจกรรมการพัฒนาระบบ โลจิสติกส์การเกษตรของจังหวัด ให้สอดคล้องกับนโยบายและแนวทางการดำเนินงานการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ สินค้าเกษตรและบริการของกระทรวงเกษตรและสหกรณ์ โดยเชื่อมโยงและบูรณาการตั้งแต่ต้นทาง กลางทาง และปลายทาง เพื่อลดสูญเสีย เพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการระบบโลจิสติกส์การเกษตร และเป็นการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน ประสานและดำเนินการแก้ไขปัญหาด้านโลจิสติกส์สินค้าเกษตรในจังหวัด สนับสนุนและผลักดันให้มีการขับเคลื่อนการพัฒนาระบบโลจิสติกส์การเกษตรในจังหวัดให้เป็นรูปธรรม ผ่านศูนย์เทคโนโลยีเกษตรและนวัตกรรม (Agri - technology and Innovation Center : AIC) จังหวัด ติดตามและรายงานผลการดำเนินงาน ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะต่อผู้ว่าราชการจังหวัดและคณะกรรมการขับเคลื่อนการพัฒนาระบบโลจิสติกส์การเกษตร โดยสำนักงานปลัดกระทรวงเกษตรและสหกรณ์เป็นผู้รวบรวม รายงาน เชิญผู้แทนหน่วยงานภาครัฐ ภาคเอกชน และสถาบันการศึกษามาร่วมให้คำปรึกษาแนะนำต่อ คณะทำงานการพัฒนาระบบโลจิสติกส์การเกษตรระดับจังหวัดปฏิบัติงานอื่น ๆ ตามที่กระทรวงเกษตร และสหกรณ์ และคณะกรรมการขับเคลื่อนการพัฒนาระบบโลจิสติกส์การเกษตรมอบหมาย

ภาพที่ 16 : กลไกการขับเคลื่อนการพัฒนาระบบโลจิสติกส์การเกษตรของประเทศ



5.3 การรายงาน ติดตาม และประเมินผลการปฏิบัติงาน

กำหนดแนวทางการจัดทำรายงานและติดตามผลการปฏิบัติงานตาม KPI ดังนี้

■ **สำนักงานเศรษฐกิจการเกษตร** ทำหน้าที่เป็นหน่วยงานกลางในการดำเนินภารกิจด้านโลจิสติกส์ภาคการเกษตร มีบทบาทความรับผิดชอบ ดังนี้

1) จัดทำสาระสำคัญของแผนปฏิบัติงานด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ภาคการเกษตร พ.ศ. 2563 – 2565 ที่สอดคล้องกับยุทธศาสตร์ชาติและแผนแม่บทภายใต้ ยุทธศาสตร์ชาติ ประกอบด้วย วัตถุประสงค์หลัก ตัวชี้วัด แนวทางการดำเนินงาน แผนงาน/โครงการบูรณาการระบบโลจิสติกส์ของประเทศ และกระทรวงเกษตรและสหกรณ์

2) วิเคราะห์ความสอดคล้องและความเชื่อมโยงของแผนงาน/โครงการ เพื่อตอบสนองต่อ วัตถุประสงค์หลักของยุทธศาสตร์ และกลยุทธ์หลักในประเด็นยุทธศาสตร์ฯ และจัดทำเป็นแผนงาน/โครงการบูรณาการระบบโลจิสติกส์ของประเทศ และกระทรวงเกษตรและสหกรณ์

3) กำกับ ดูแล และนำเสนอรายงานความก้าวหน้าของผลการดำเนินงาน และจัดทำรายงานผลสำเร็จของการดำเนินงานตามแผนงาน/โครงการบูรณาการระบบโลจิสติกส์ของประเทศ และกระทรวงเกษตรและสหกรณ์ ในรอบปีงบประมาณ เสนอต่อคณะกรรมการฯ และหน่วยติดตามประเมินผลระดับประเทศ ได้แก่ สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) เพื่อนำเสนอต่อคณะกรรมการ กบส. และคณะรัฐมนตรี ตามกลไกการขับเคลื่อนตามลำดับ สำหรับใช้ประโยชน์ในกระบวนการบริหารงบประมาณ และการกำหนดนโยบายและยุทธศาสตร์ระดับชาติต่อไป

4) จัดทำรายงานการประเมินความสามารถ/ประสิทธิภาพด้านการพัฒนาโลจิสติกส์ในภาพรวมของสมาชิกในระบบโซ่อุปทานสินค้าเกษตร โดยใช้เครื่องมือที่เป็นที่ยอมรับ

■ **หน่วยงานระดับกรม** ที่เป็นหน่วยงานสนับสนุนแผนปฏิบัติการฯ มีบทบาทความรับผิดชอบ ดังนี้

1) วิเคราะห์ความสอดคล้องและการเชื่อมโยงของแผนงาน/โครงการ เพื่อตอบสนองต่อ วัตถุประสงค์หลักของแผนแม่บท และจัดทำเป็นแผนงาน/โครงการ/กิจกรรม เสนอมายังสำนักงานเศรษฐกิจการเกษตร เพื่อจัดทำเป็นโครงการบูรณาการระบบโลจิสติกส์ของประเทศ และกระทรวงเกษตรและสหกรณ์

2) รายงานความก้าวหน้าของผลการดำเนินงานทุก 3 เดือน และจัดทำรายงานผลสำเร็จของการดำเนินงานตามแผนงาน/โครงการบูรณาการโลจิสติกส์ของประเทศ รวมทั้งปัญหาหรืออุปสรรคต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นในรอบปีงบประมาณเสนอสำนักงานเศรษฐกิจการเกษตร เพื่อรายงานต่อคณะทำงานฯ และคณะกรรมการฯ ตามลำดับ

เอกสารอ้างอิง

ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม. (ปี 2563). สถิติคมนาคม. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก https://www.mot.go.th/statmot_population.html.

สำนักงานพัฒนาธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ (องค์การมหาชน). (2563). E-Commerce (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก <http://www.etcha.or.th/th/เอกสารเผยแพร่>.

สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ. (2560) แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ 3 (พ.ศ. 2561 – 2564). กองยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์.

สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ. (2563). แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ (พ.ศ. 2561 - 2580) (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก http://nsdc.go.th/download/document/SAC/NS_SumPlanOct2018.pdf.

สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ. (2563). เอกสารการประชุมคณะกรรมการพัฒนาระบบบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ เมื่อวันที่ 9 ตุลาคม 2563.

สำนักงานเศรษฐกิจการเกษตร. (2558). โครงการศึกษาและวิจัยโลจิสติกส์และโซ่อุปทานสินค้าเกษตรที่สำคัญ. กองนโยบายและแผนพัฒนาการเกษตร.

สำนักงานเศรษฐกิจการเกษตร. (2560). โครงการจัดทำข้อมูลการประเมินประสิทธิภาพการบริหารจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทานโคนมและผลิตภัณฑ์นม. กองนโยบายและแผนพัฒนาการเกษตร.

สำนักงานเศรษฐกิจการเกษตร. (2562). สถิติการเกษตรของประเทศไทย ปี 2562 ศูนย์สารสนเทศการเกษตร.

สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ. (2560) แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ 3 (พ.ศ. 2561 – 2564). กองยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์.

สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ. (2563). แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ (พ.ศ. 2561 - 2580) (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก http://nsdc.go.th/download/document/SAC/NS_SumPlanOct2018.pdf

สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ. (2563). เอกสารการประชุมคณะกรรมการพัฒนาระบบบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ เมื่อวันที่ 9 ตุลาคม 2563.

สำนักงานเศรษฐกิจการเกษตร. (2558). โครงการศึกษาและวิจัยโลจิสติกส์และโซ่อุปทานสินค้าเกษตรที่สำคัญ. กองนโยบายและแผนพัฒนาการเกษตร.

สำนักงานเศรษฐกิจการเกษตร. (2560). โครงการจัดทำข้อมูลการประเมินประสิทธิภาพการบริหารจัดการ
โลจิสติกส์และโซ่อุปทานโคนมและผลิตภัณฑ์นม. กองนโยบายและแผนพัฒนาการเกษตร.

สำนักงานเศรษฐกิจการเกษตร. (2562). สถิติการเกษตรของประเทศไทย ปี 2562 ศูนย์สารสนเทศการเกษตร.

สำนักงานเศรษฐกิจการเกษตร. (2563). โครงการศึกษาการจัดทำแนวทางการพัฒนาเพื่อการบริหารจัดการ
โซ่ความเย็น (Cold Chain) ในสินค้าพืชผักและผลไม้ของสถาบันเกษตรกร ในพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษ
ภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor: EEC). กองนโยบายและแผนพัฒนาการเกษตร

สำนักงานเศรษฐกิจการเกษตร. (2563). โครงการศึกษาการจัดทำแนวทางการพัฒนาเพื่อการบริหารจัดการ
โซ่ความเย็น (Cold Chain) ในสินค้าพืชผักและผลไม้ของสถาบันเกษตรกร ในพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษ
ภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor: EEC). กองนโยบายและแผนพัฒนาการเกษตร



กระทรวงเกษตรและสหกรณ์
สำนักงานเศรษฐกิจการเกษตร
กองนโยบายและแผนพัฒนาการเกษตร