

## 1. บทสรุปผู้บริหาร

กรมพัฒนาฝีมือแรงงานและสมาคมผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ (TIFFA) ได้เล็งเห็นความสำคัญในการพัฒนาฝีมือแรงงานสาขาที่เกี่ยวข้องกับระบบโลจิสติกส์ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อพัฒนาบุคลากรในสาขาที่เกี่ยวข้องกับระบบโลจิสติกส์ให้มีทักษะฝีมือแรงงานที่สูงขึ้นให้ทันต่อเทคโนโลยีที่ทันสมัย และสอดคล้องกับความต้องการของตลาดแรงงาน รวมทั้งเพื่อรองรับต่อการขยายตัวของระบบเศรษฐกิจในอนาคต

ในการนี้ ทั้งสองหน่วยงานมีความเห็นร่วมกันในการประสานความร่วมมือในการพัฒนาฝีมือแรงงาน ดังนี้

1. ร่วมกันกำหนดมาตรฐานฝีมือแรงงานแห่งชาติสาขาที่เกี่ยวข้องกับระบบโลจิสติกส์

2. ให้การสนับสนุนและส่งเสริมการพัฒนาฝีมือแรงงานในสาขาที่เกี่ยวข้องกับระบบโลจิสติกส์ ทั้งในด้านการฝึกอบรมวิชาชีพ การยกระดับฝีมือ และการทดสอบมาตรฐานฝีมือแรงงาน รวมทั้งมาตรการต่างๆในการส่งเสริมการพัฒนาฝีมือแรงงาน

3. ให้ความร่วมมือในการแลกเปลี่ยนความรู้ วิทยาการ และเทคโนโลยีสมัยใหม่ซึ่งกันและกัน

โครงการพัฒนาบุคลากรด้านโลจิสติกส์รองรับธุรกิจการขนส่งและการค้าระหว่างประเทศ หลักสูตร “ธุรกิจการขนส่งและการค้าระหว่างประเทศ” จะรับสมัครผู้ที่จบปริญญาตรีในทุกสาขา และมีการสอบคัดเลือกเข้ารับการฝึกอบรม โดยมีระยะเวลาฝึกอบรม 4 เดือน (ทฤษฎี 2 เดือน และปฏิบัติ (ฝึกงานในสถานประกอบการ) 2 เดือน) เมื่อสำเร็จการฝึกอบรมแล้ว มีงานของบริษัทในเครือของสมาคมผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศรองรับ ทำให้ผู้สำเร็จการฝึกอบรมที่มีความรู้ มีทักษะ มีความสามารถเป็นที่ยอมรับ และมีงานทำไม่น้อยกว่าร้อยละ 70 ของจำนวนผู้เข้ารับการอบรมทั้งหมด

ผลการดำเนินโครงการระยะเวลา 5 ปีที่ผ่านมา (พ.ศ.2558 - 2562) กรมพัฒนาฝีมือแรงงานได้รับจัดสรรงบประมาณ 9,328,700 บาท ฝึกอบรมพัฒนาศักยภาพแรงงานผู้ที่จบการศึกษาระดับปริญญาตรี จำนวน 511 คน ทำให้ผู้ว่างงานมีงานทำ จำนวน 499 คน คิดเป็นร้อยละ 97.65 มีรายได้เฉลี่ย 185,603 บาทต่อคนต่อเดือน สร้างรายได้เฉลี่ย 223,236 บาทต่อคนต่อปี และสร้างมูลค่าทางเศรษฐกิจคิดเป็นเงินมูลค่ามากกว่า 116.6562 ล้านบาท

## 2. ความเชื่อมโยงกับยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี

### 2.1 กรอบยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี

ยุทธศาสตร์สำคัญภายใต้การนำของนายกรัฐมนตรี (พลเอก ประยุทธ์ จันทร์โอชา) เน้นในเรื่องการพัฒนาสู่ “ความมั่นคง มั่งคั่ง และยั่งยืน” ด้วยการสร้าง “ความเข้มแข็งจากภายใน” ขับเคลื่อนตามแนวคิด “ปรัชญาเศรษฐกิจพอเพียง” ผ่านกลไก “ประชารัฐ” ซึ่งเป็นความร่วมมือระหว่างภาครัฐและภาคเอกชน เพื่อขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศไทย ให้สามารถรับมือกับโอกาสและภัยคุกคามชุดใหม่ในศตวรรษที่ 21 สำหรับประเทศไทย ขณะนี้กำลังเผชิญกับความท้าทาย “กับดักรายได้ปานกลาง” และประสบปัญหาการลดลงของผลิตภาพแรงงานและกำลังแรงงาน นอกจากนี้ยังมีปัญหาการขาดแคลนแรงงานทั้งเชิงปริมาณและคุณภาพด้วยซึ่งล้วนเป็นข้อจำกัดต่อการปรับโครงสร้างเศรษฐกิจไทย (Structural Transformation). เพื่อก้าวข้ามพัฒนาการเศรษฐกิจไทยสู่ประเทศที่มีรายได้สูง รัฐบาลได้กำหนดเป้าหมายให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ในภูมิภาคอินโดจีน ซึ่งสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ได้กำหนดยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ 3 (พ.ศ.2561-2564) ทั้งหมด 7 ด้าน โดยการปรับปรุงระบบการพัฒนาและจัดการกำลังคน เป็นส่วนหนึ่งของยุทธศาสตร์ดังกล่าว ในข้อ 6 ซึ่งได้กำหนดให้กระทรวงแรงงานและกระทรวงศึกษาธิการเป็นหน่วยงานหลักในการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ดังกล่าว ที่มุ่งเน้นให้กำลังแรงงานมีศักยภาพเพียงพอต่อการส่งเสริมและสนับสนุนขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศได้มีนโยบายในการพัฒนาบุคลากรด้านโลจิสติกส์ได้เพียงพอกับความต้องการของสถานประกอบกิจการ ดังนั้น เพื่อให้บุคลากรในสถานประกอบกิจการได้มีการพัฒนาองค์ความรู้ด้านโลจิสติกส์ และเพื่อตอบสนองยุทธศาสตร์แห่งแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ตามแนวนโยบายของคณะรัฐมนตรีชุดปัจจุบัน รวมไปถึงการสานต่อความสำเร็จในการเตรียมกำลังคนรองรับความต้องการของธุรกิจบริหารจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศให้พร้อมรับกับการขยายตัวและการแข่งขันในเวทีประชาคมอาเซียน

## รูปที่ 1 ยุทธศาสตร์ 20 ปี (พ.ศ.2561 - 2580)



ที่มา : สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

## 2.2 กรอบแนวทางการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ ระยะ 20 ปี

### ทิศทางการพัฒนา ระยะ 20 ปี

“ประเทศไทยพัฒนาสู่การเป็นประเทศรายได้สูงที่มีการกระจายรายได้อย่าง เป็นธรรม เป็นศูนย์กลางด้านการขนส่งและ โลจิสติกส์ของภูมิภาค ก้าวสู่ความเป็นชาติการค้าและบริการ (Trading and Service Nation)”

- 5 ปีแรกระยะวางพื้นฐานพร้อมขับเคลื่อนการพัฒนาตามแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ 3 (พ.ศ.2560-2564)

### เป้าหมายการพัฒนา

- กำหนดตำแหน่งทางยุทธศาสตร์เพื่อการเชื่อมโยงในอนุภูมิภาคและเป็นประตูการค้า ยกระดับการบริหารจัดการห่วงโซ่อุปทาน
  - พัฒนาระบบ NSW ให้เชื่อมโยงสมบูรณ์ และปรับปรุงกฎหมายให้รองรับการทำธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์
  - พัฒนามาตรฐานวิชาชีพโลจิสติกส์และบุคลากรด้านโลจิสติกส์ให้มีคุณภาพตามมาตรฐานสากล
- 5-10 ปี ระยะเวลาสู่การเป็นศูนย์กลางการค้าในอนุภูมิภาคและภูมิภาค
    - เป้าหมายการพัฒนา
      - เชื่อมโยงการประกอบธุรกรรมทางการค้าในรูปแบบ E-commerce
      - พัฒนาระบบโลจิสติกส์สู่รูปแบบ E-logistics
      - ปรับกฎระเบียบให้เอื้อต่อการดำเนินธุรกิจ
      - พัฒนาผู้ประกอบการและแรงงานให้มีความรู้และทักษะ
      - พัฒนาศักยภาพในการทำธุรกิจระหว่างประเทศ
  - 11-20 ปี ระยะเวลาเป็นศูนย์กลางด้านการขนส่งและโลจิสติกส์ของภูมิภาค มุ่งสู่ความเป็นชาติการค้า และการบริการ
    - เป้าหมายการพัฒนา
      - เป็นแหล่งผลิตสินค้าเกษตรกรรมยั่งยืน
      - เป็นแหล่งอุตสาหกรรมสร้างสรรค์และมีนวัตกรรมสูงที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม
      - ระบบโลจิสติกส์มีความสอดคล้องกับยุทธศาสตร์
      - พัฒนาประเทศไทยสู่ความเป็นชาติการค้า
      - ผู้ประกอบการไทยมีความเข้มแข็งสามารถแข่งขันบนเวทีโลกได้

## รูปที่ 2 กรอบแนวทางการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ ระยะ 20 ปี

**ระยะ 5 ปี แรก**

วางพื้นฐานพร้อม  
ขับเคลื่อนการพัฒนาตาม  
แผนยุทธศาสตร์การ  
พัฒนาระบบโลจิสติกส์  
ของประเทศไทย ฉบับที่ 3  
(พ.ศ.2560-2564)

**ระยะ 5-10 ปี**

ระยะสู่การเป็นศูนย์กลาง  
การค้าในอนุภูมิภาคและ  
ภูมิภาค

**ระยะ 11-20 ปี**

ระยะเป็นศูนย์กลางด้าน  
การขนส่งและโลจิสติกส์  
ของภูมิภาค มุ่งสู่ความ  
เป็นชาติการค้า และการ  
บริการ

## 2.3 แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ 3 (พ.ศ.2561–2564)

### 3 ยุทธศาสตร์ และ 11 กลยุทธ์

#### ยุทธศาสตร์ที่ 1 การพัฒนาเพื่อเพิ่มมูลค่าในห่วงโซ่อุปทาน

กลยุทธ์ที่ 1 ยกระดับการบริหารจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทานในภาคเกษตรกรรมและ ภาคอุตสาหกรรมให้  
ได้มาตรฐาน

กลยุทธ์ที่ 2 เชื่อมโยงการค้าสู่รูปแบบพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์

กลยุทธ์ที่ 3 พัฒนาศักยภาพผู้ให้บริการโลจิสติกส์ให้สามารถแข่งขันได้

#### ยุทธศาสตร์ที่ 2 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก

กลยุทธ์ที่ 1 พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งและเครือข่ายโลจิสติกส์ตามเส้นทางยุทธศาสตร์ เพื่อ  
เชื่อมโยงอนุภาคและเป็นประตูการค้า

กลยุทธ์ที่ 2 พัฒนาระบบ NSW ให้สมบูรณ์

กลยุทธ์ที่ 3 พัฒนาระบบการโลจิสติกส์ในรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์

กลยุทธ์ที่ 4 เร่งแก้ไขอุปสรรคการค้าระหว่างประเทศ

#### ยุทธศาสตร์ที่ 3 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก

กลยุทธ์ที่ 1 พัฒนามาตรฐานวิชาชีพโลจิสติกส์

กลยุทธ์ที่ 2 พัฒนาศักยภาพด้านโลจิสติกส์ให้มีคุณภาพตามมาตรฐานสากล

กลยุทธ์ที่ 3 วิจัยและพัฒนานวัตกรรมและเทคโนโลยีด้านโลจิสติกส์

กลยุทธ์ที่ 4 ประเมิน/ติดตามข้อตกลงความร่วมมือระหว่างประเทศและพัฒนาฐานข้อมูล เพื่อประเมินผลการ  
พัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ

#### ตัวชี้วัดความสำเร็จการพัฒนาระบบโลจิสติกส์

- ดัชนีความสามารถ ในการแข่งขันด้านโลจิสติกส์ (International LPI)
- จำนวนธุรกรรมการให้บริการ การนำเข้าและส่งออก ด้วยระบบอิเล็กทรอนิกส์
- ประสิทธิภาพการอำนวยความสะดวกทางการค้า (Trading Across Borders)
- สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ของไทยต่อ ผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ (GDP) ณ ราคาประจำปี ในปี 2564

## 2.4 ความสอดคล้องของโครงการ พัฒนาบุคลากรด้านโลจิสติกส์รองรับธุรกิจขนส่งและการค้าระหว่างประเทศ

### ยุทธศาสตร์ชาติ ระยะ 20 ปี

ยุทธศาสตร์ที่ 2 : ด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน

### แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ

ประเด็นที่ 7 : โครงสร้างพื้นฐาน ระบบโลจิสติกส์ และดิจิทัล

แผนย่อย : โครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์

### แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12

ยุทธศาสตร์ที่ 7 : การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์

### แผนปฏิรูปประเทศ

ด้านเศรษฐกิจการเพิ่มความสามารถในการแข่งขันของประเทศ

### แผนบูรณาการ

พัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์

รูปที่ 3 กรอบแนวทางที่สำคัญของยุทธศาสตร์ระยะ 20

## กรอบแนวทางที่สำคัญของยุทธศาสตร์ชาติระยะ 20 ปี



### 2. ด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน

- (1) การพัฒนาสมรรถนะทางเศรษฐกิจ ส่งเสริมการค้า การลงทุน พัฒนาสู่ชาติการค้า
- (2) การพัฒนาภาคการผลิตและบริการ เสริมสร้างฐานการผลิตเข้มแข็ง ยั่งยืน และส่งเสริมเกษตรกรรายย่อยสู่เกษตรยั่งยืนเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม
- (3) การพัฒนาผู้ประกอบการและเศรษฐกิจชุมชน พัฒนาทักษะผู้ประกอบการ ยกกระดับผลิตภาพแรงงานและพัฒนา SMEs สู่อสากล
- (4) การพัฒนาพื้นที่เศรษฐกิจพิเศษและเมือง พัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดน และพัฒนาระบบเมืองศูนย์กลางความเจริญ
- (5) การลงทุนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน ด้านการขนส่ง ความมั่นคงและพลังงาน ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ และการวิจัยและพัฒนา
- (6) การเชื่อมโยงกับภูมิภาคและเศรษฐกิจโลก สร้างความเป็นหุ้นส่วน การพัฒนากับนานาประเทศ ส่งเสริมให้ไทยเป็นฐานของการประกอบธุรกิจ ฯลฯ

ที่มา : สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

### 3. ที่มาและความสำคัญของโครงการ

#### 3.1 คำจำกัดความ

คำว่า **โลจิสติกส์ (Logistics)** มาจากภาษาฝรั่งเศสคำว่า *logistique* ที่มีรากศัพท์คำว่า *loger* (อ่านว่า โลเชร์) หมายถึง การเก็บโดยมีจุดเริ่มต้นมาจากการขนส่งสินค้าทางการทหาร ในการส่งกำลังบำรุง ทั้งเสบียงอาหาร กำลังพล เพื่อสนับสนุนการรบ หรือ กิจกรรมที่มีการเคลื่อนย้าย จัดเก็บจากอีกที่หนึ่งไปยังอีกที่หนึ่ง อาจมีการจัดเก็บระยะเวลานานหรือระยะเวลาชั่วคราวเช่น เอกสาร สินค้าสำเร็จรูป วัตถุดิบ และอื่น ๆ

ปัจจุบัน “โลจิสติกส์” เป็นพื้นฐานสำคัญในการทำให้ธุรกิจเติบโตและสร้างความได้เปรียบในการแข่งขัน เนื่องจากเป็นเครื่องมือสำคัญในการลดต้นทุน เพิ่มประสิทธิภาพในการให้บริการ และสร้างมูลค่าเพิ่มให้กับสินค้า ทั้งนี้ ได้มีการนิยามความหมายของคำว่า “โลจิสติกส์” จากหลายหน่วยงาน เช่น

ความหมายตามศัพท์บัญญัติของสำนักงานราชบัณฑิตยสภา หมวดศัพท์เศรษฐศาสตร์ (พิมพ์ครั้งที่ 3 พ.ศ. 2558) บัญญัติศัพท์ “โลจิสติกส์” หมายถึง การจัดระบบการดำเนินงาน

APICS The Association for Operations Management ได้ให้ความหมายของ Logistics ว่า “In an industrial context, the art and science of obtaining, producing, and distributing material and product in the proper place and in proper quantities” ในบริบทอุตสาหกรรม หมายถึงศิลปะและวิทยาศาสตร์ในการ รับ ผลิต และกระจาย วัสดุและผลิตภัณฑ์ ไปยังสถานที่ที่เหมาะสมและในปริมาณที่เหมาะสม

Council of Supply Chain Management Professionals (CSCMP) ได้ให้ความหมายของคำว่า Logistics management ดังนี้ “Logistics management is that part of supply chain management that plans, implements, and controls the efficient, effective forward and reverse flow and storage of goods, services and related information between the point of origin and the point of consumption in order to meet customers' requirements” การจัดการโลจิสติกส์เป็นส่วนหนึ่งของการจัดการโซ่อุปทาน ตั้งแต่การวางแผน ดำเนินการและควบคุม การจัดเก็บ การขนส่งสินค้าทั้งไปและกลับ ที่มีประสิทธิภาพและมีประสิทธิผล รวมถึง การบริการและข้อมูลที่เกี่ยวข้องตั้งแต่ต้นน้ำจนถึงจุดบริโภค เพื่อตอบสนองความต้องการของลูกค้า

การดำเนินกิจกรรมต่างๆ นี้ มีเป้าหมายเพื่อตอบสนองความพึงพอใจของลูกค้าด้วยต้นทุนที่เหมาะสม อ้างอิงตามรายงานผลการศึกษา Fundamental of Logistics Management โดย Grant et. al., 2006 สรุปเป็นกิจกรรมหลักด้านโลจิสติกส์ 9 กิจกรรม ดังนี้

- การให้บริการแก่ลูกค้าและกิจกรรมสนับสนุน (Customer Service and Support)
- การวางแผนหรือการคาดการณ์ความต้องการของลูกค้า (Demand Forecasting and Planning)
- การจัดซื้อจัดหา (Purchasing and Procurement)
- การบริหารสินค้าคงคลัง (Inventory Management)

- การสื่อสารด้านโลจิสติกส์และกระบวนการสั่งซื้อ (Logistics Communication and Order Processing)
- การจัดการวัสดุ และบรรจุภัณฑ์ (Materials Handling and Packaging)
- การขนส่ง (Transportation)
- การเลือกสถานที่ตั้งของโรงงานและการจัดการคลังสินค้า (Facilities Site Selection, Warehousing, and Storage)
- โลจิสติกส์ย้อนกลับ (Reverse Logistics)

สรุปได้ว่า โลจิสติกส์ เป็นการจัดการระบบการขนส่งสินค้า ข้อมูล และทรัพยากรอื่นๆ เริ่มตั้งแต่การเคลื่อนย้ายจากจุดต้นทางไปยังจุดปลายทางที่ตั้งไว้ เพื่อตอบสนองต่อผู้บริโภค ซึ่งกระบวนการโลจิสติกส์เกี่ยวข้องกับการผสมผสานของข้อมูล (Information) การจัดการการรับหรือส่งสินค้า (Order Management) การบริหารวัสดุคงคลัง (Inventory Management) การบรรจุหีบห่อ (Packaging) การจัดการคลังสินค้า (Warehouse Management) การขนส่ง (Transportations) โลจิสติกส์เป็นช่องทางหนึ่งของห่วงโซ่อุปทานที่เพิ่มมูลค่าของการใช้ประโยชน์ของเวลาและสถานที่ โดยมีเป้าหมายเพื่อลดค่าใช้จ่าย ลดระยะเวลาในการขนส่ง และลดปัญหาต่างๆ ที่อาจจะเกิดขึ้น โดยใช้ต้นทุนน้อยที่สุด ประโยชน์ที่ผู้ประกอบการจะได้รับจากโลจิสติกส์ ได้แก่

#### 1) เป็นพื้นฐานให้ธุรกิจเติบโต

ระบบขนส่งหรือโลจิสติกส์ที่ดีจะทำให้ได้เปรียบคู่แข่งอย่างมาก ในปัจจุบันการสั่งซื้อสินค้าผ่านอินเทอร์เน็ตมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นเรื่อยๆ ซึ่งหากผู้ประกอบการต้องการขยายช่องทางการขายสินค้าผ่านระบบออนไลน์ ระบบโลจิสติกส์ที่ดีคือพื้นฐานที่สำคัญอย่างหนึ่ง

#### 2) ลดต้นทุน ทำกำไรเพิ่ม

การจัดการโลจิสติกส์แบบเป็นระบบและมีประสิทธิภาพ จะสามารถช่วยลดต้นทุนและเพิ่มกำไรให้กับผู้ประกอบการได้ในระยะยาว และประโยชน์จากความคุ้มค่าในการขนส่งแต่ละครั้ง ตัวอย่างเช่น เงื่อนไขการขนส่งครั้งหนึ่งมีต้นทุน 100 บาท โดยไม่มีการจำกัดจำนวนสินค้าที่ส่ง ดังนั้น การที่จะทำให้การขนส่งครั้งนี้คุ้มค่าที่สุด จำเป็นต้องจัดการรูปแบบการบรรจุ หรือการวางเรียงสินค้า ให้สินค้าที่จะขนส่งมีจำนวนมากที่สุดเท่าที่จะสามารถเป็นไปได้โดยไม่เกิดความเสียหาย

#### 3) เพิ่มประสิทธิภาพในการบริการ

การขนส่งหรือโลจิสติกส์ สามารถอำนวยความสะดวกและสร้างความพึงพอใจให้กับลูกค้าได้ โดยเฉพาะในยุคปัจจุบันที่ผู้บริโภคสามารถเลือกซื้อสินค้าได้ผ่านระบบการซื้อขายออนไลน์ และรอรับสินค้าจากบริษัทขนส่งไปยังสถานที่ที่ต้องการ

#### 4) สร้างมูลค่าเพิ่มให้สินค้า

โลจิสติกส์สามารถช่วยเพิ่มประสิทธิภาพในการบริการได้จากความถูกต้อง สะดวก และความรวดเร็ว ซึ่งเมื่อประสิทธิภาพการให้บริการเพิ่มขึ้น มูลค่าของสินค้าก็จะเพิ่มขึ้นด้วย เนื่องจากมีกลุ่มผู้บริโภคบางกลุ่มมีความยินดีที่

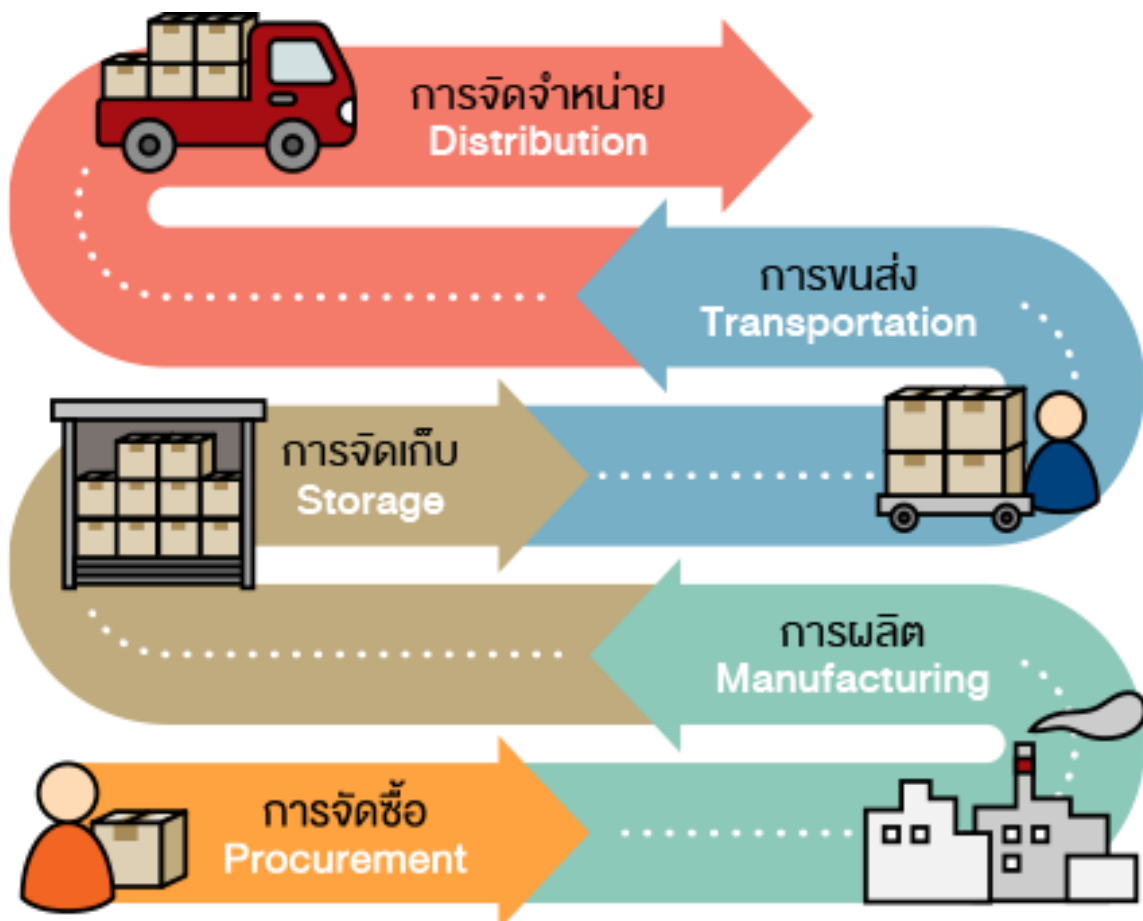
จะใช้จ่ายให้สูงขึ้นเพื่อแลกกับการได้รับการบริการที่สะดวกและรวดเร็วขึ้น เช่น การเลือกช่องทางการจัดส่งแบบด่วนพิเศษแทนการจัดส่งแบบปกติ เป็นต้น

#### 5) ความรวดเร็วในการสื่อสาร

เนื่องจากระบบโลจิสติกส์มีการเชื่อมต่อกับเทคโนโลยีสารสนเทศที่หลากหลาย ทำให้ตอบสนองการขายได้อย่างรวดเร็ว และสามารถรักษาสินค้าคงคลังไว้ได้ดี

ดังนั้น จึงสามารถวัดประสิทธิภาพที่เกิดขึ้นจากการดำเนินการในกิจกรรมโลจิสติกส์ ได้จากหลายตัวแปร ตัวอย่างเช่น ต้นทุนที่ใช้ในกิจกรรมโลจิสติกส์ การตอบสนองอย่างรวดเร็ว (เช่น อัตราการหมุนเวียนสินค้า รอบเวลาในการจัดส่งสินค้า เป็นต้น) ความพึงพอใจของลูกค้า ความพึงพอใจของทีมงาน เป็นต้น

รูปที่ 4 ห่วงโซ่อุปทาน (Supply chain)



ที่มา : ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย

การขนส่ง (Transportation) เป็นส่วนหนึ่งของระบบกระจายสินค้า เพื่อสร้างความสมดุลระหว่างอุปสงค์และอุปทานในธุรกิจ เป็นกระบวนการเคลื่อนย้ายสินค้าจากแหล่งผลิตไปยังผู้บริโภค โดยสามารถจำแนกการขนส่งได้ 5 ประเภท ดังนี้

1) การขนส่งทางบก เป็นรูปแบบการขนส่งที่สะดวก รวดเร็ว สามารถส่งสินค้าไปถึงผู้บริโภคได้โดยตรง และสามารถเชื่อมโยงกับการขนส่งประเภทอื่นได้ แต่มีข้อเสีย คือ ไม่สามารถบรรทุกของหนักหรือปริมาณมากๆ ได้ และไม่เหมาะกับการขนส่งระยะไกล สินค้าที่ใช้รูปแบบขนส่งทางบกเป็นหลัก เช่น สินค้าอุปโภค บริโภค สินค้าเกษตร เป็นต้น

2) การขนส่งทางราง เป็นรูปแบบการขนส่งที่สำคัญที่สุดของประเทศไทย เหมาะกับสินค้าที่มีน้ำหนักปริมาณมาก และระยะทางไกล ข้อดีของการขนส่งทางราง คือ อัตราค่าบริการไม่แพง กำหนดเวลาที่แน่นอน และมีความปลอดภัย แต่มีข้อเสีย คือ ไม่สามารถบริการได้แบบถึงประตูบ้าน (Door to door) ต้องอาศัยการขนส่งรูปแบบอื่นเข้ามาร่วมด้วย สินค้าที่ใช้รูปแบบขนส่งทางรางเป็นหลัก เช่น ถวาย หิน ปูนซีเมนต์ เป็นต้น

3) การขนส่งทางน้ำ เป็นวิธีการขนส่งเก่าแก่ที่มีมาตั้งแต่สมัยโบราณ ส่วนใหญ่ใช้สำหรับการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ เนื่องจากขนส่งได้ปริมาณมากและต้นทุนต่ำ แต่ข้อเสียคือ ใช้เวลานานและต้องมีการขนถ่ายสินค้า เหมาะกับสินค้าที่มีการขนส่งขนาดใหญ่ และเสียหายยาก เช่น ถวาย แร่ ข้าวเปลือก เครื่องจักร ยางพารา เป็นต้น

4) การขนส่งทางอากาศ มีความสำคัญเพิ่มมากขึ้นในปัจจุบันโดยเฉพาะการขนส่งระหว่างประเทศ เนื่องจากสะดวก รวดเร็ว และปลอดภัย เหมาะกับสินค้าประเภทที่เสียหายง่ายและมีราคาแพง แต่มีข้อเสีย คือ ต้นทุนและอัตราค่าระวางสูง สินค้าที่นิยมขนส่งทางอากาศ เช่น ผัก ผลไม้ ดอกไม้ เป็นต้น

5) การขนส่งทางท่อ ปัจจุบันประเทศไทยใช้ระบบการขนส่งทางท่อสำหรับสินค้าประเภทน้ำมันเชื้อเพลิง และก๊าซธรรมชาติ ข้อดี คือ ประหยัดต้นทุนและเวลาในการขนย้ายสินค้า สามารถขนส่งได้ไม่จำกัดเวลา และปริมาณ ประหยัดและปลอดภัย แต่มีข้อเสีย คือ ขนส่งได้เฉพาะสินค้าที่เป็นของเหลวหรือก๊าซ และตรวจสอบข้อบกพร่องได้ยาก

ดังนั้น จะเห็นให้ว่าการขนส่งประเภทเดียวไม่สามารถส่งสินค้าจากแหล่งผลิตไปยังจุดหมายปลายทางได้ เนื่องจากการขนส่งแต่ละประเภทมีข้อดีและข้อเสียแตกต่างกัน เพื่อให้สินค้าสามารถส่งไปถึงผู้บริโภคได้ จำเป็นต้องใช้การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multimodal Transport)

การขนส่งสินค้าต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multimodal Transport) เป็นรูปแบบการขนส่งสินค้าด้วยวิธีการผสมผสานการขนส่งหลายรูปแบบจากสถานที่หนึ่ง หรือจากผู้ส่งสินค้าต้นทางไปสู่สถานหนึ่ง หรือต่อเนื่องไปจนถึงสถานที่ หรือผู้รับสินค้าปลายทาง โดยการส่งมอบนั้นอยู่ภายใต้ความรับผิดชอบของผู้ประกอบการขนส่งรายเดียว หรือภายใต้สัญญาขนส่งเพียงฉบับเดียว เป็นลักษณะการขนส่งซึ่งเหมาะสำหรับการขนส่งเชื่อมโยงในระดับภูมิภาคหรือการขนส่งระหว่างประเทศ โดยการผสมผสานการขนส่งสินค้าจากที่หนึ่งทีใด (One Point) หรือจากประเทศหนึ่งประเทศใดไปสู่อีกที่หนึ่ง หรืออีกประเทศหนึ่งซึ่งเป็นอาณาบริเวณที่เป็นจุดพบสุดท้าย (Interface Final Point) โดยใช้รูปแบบการขนส่งตั้งแต่ 2 รูปแบบขึ้นไปภายใต้การบริหารจัดการของผู้ขนส่งรายเดียวและมีสัญญาขนส่งฉบับเดียว โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อลดระยะเวลาของการขนส่ง (Just In Time) ลดต้นทุน (Reduce Transport Cost) เพิ่มประสิทธิภาพให้มีศักยภาพการแข่งขัน (Core Competitiveness) และให้สินค้ามีและความปลอดภัยที่ดีกว่า (More

Cargoes Security) หรือเป็นวิธีการขนส่งสินค้าแบบเบ็ดเสร็จที่ครอบคลุมการขนส่งทุกประเภท โดยผู้ประกอบการเพียงรายเดียว ในการสนองความต้องการของกระบวนการในส่วนที่เกี่ยวข้องกับ Logistics และลดต้นทุนค่าใช้จ่ายของธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับกระบวนการ Supply Chain ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับต้นทุนของคลังสินค้า ต้นทุนที่เกี่ยวข้องกับการผลิต และการกระจายสินค้า

พระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ.2548 มาตรา 4

“การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ” หมายความว่า การรับ ขนของโดยมีรูปแบบการขนส่งที่แตกต่างกันตั้งแต่สองรูปแบบ ขึ้นไปภายใต้สัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบฉบับเดียว โดยขนส่งจากสถานที่ซึ่งผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องได้รับมอบของในประเทศหนึ่งไปยังสถานที่ซึ่งกำหนดให้เป็นสถานที่ส่งมอบของในอีกประเทศหนึ่ง การดำเนินการรับหรือส่งมอบของตามที่ระบุไว้ในสัญญา ขนส่งรูปแบบเดียวไม่ถือว่าเป็นการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ

รูปที่ 6 การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multimodal Transport)



ที่มา : <https://www.lennmayhewlewis.com/multimodal-transport-explained/>

### 3.2.1 ดัชนีชี้วัดประสิทธิภาพระบบโลจิสติกส์ระหว่างประเทศ (Logistics Performance Index : LPI)

ธนาคารโลกได้จัดอันดับดัชนีวัดประสิทธิภาพระบบโลจิสติกส์ระหว่างประเทศ (International Logistics Performance Index : LPI) ตั้งแต่ปี 2550 โดยสำรวจความพึงพอใจในประสิทธิภาพของระบบโลจิสติกส์ของแต่ละประเทศและรายงานผลการจัดอันดับทุก 2 ปี ในช่วงเดือนกรกฎาคม เพื่อสร้างความตระหนักถึงความสำคัญในการ

พัฒนาประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ของประเทศและเป็นข้อมูลอ้างอิงในการขับเคลื่อนนโยบาย โดยการจัดอันดับใช้ข้อมูลปฐมภูมิจากแบบสำรวจ LPI ซึ่งมีกลุ่มเป้าหมายหลัก คือ ผู้ประกอบการธุรกิจรับจัดส่งสินค้าระหว่างประเทศ (Freight Forwarder) และการขนส่งด่วน (Express Carrier) ที่มีการดำเนินการในประเทศนั้นๆ ทั้งนี้ เกณฑ์ชี้วัดของดัชนีวัดประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์แบ่งเป็น 2 ส่วน คือ 1) เกณฑ์ชี้วัดที่เป็นปัจจัยนำเข้า (Input) หรือ ปัจจัยด้านนโยบาย (Policy Regulation) ประกอบด้วย 3 ด้าน ได้แก่ ด้านพิธีการศุลกากร (Customs) ด้านโครงสร้างพื้นฐานด้านขนส่งและเทคโนโลยีสารสนเทศ (Infrastructure) และด้านสมรรถนะผู้ให้บริการโลจิสติกส์ทั้งภาครัฐและธุรกิจ (Logistics Quality and Competence) 2) เกณฑ์ชี้วัดเชิง ผลลัพธ์(Outcome) หรือ ปัจจัยด้านประสิทธิภาพการให้บริการ (Service Delivery Performance) ประกอบด้วย 3 ด้าน ได้แก่ ด้านการเตรียมการขนส่งระหว่างประเทศ (International Shipments) ด้านความตรงต่อเวลาของการบริการ (Timeliness) และด้านระบบติดตามและตรวจสอบสินค้า (Tracking & Tracing)

อย่างไรก็ตาม ผลการประเมิน LPI อาจไม่สามารถสะท้อนการพัฒนาของระบบโลจิสติกส์ของประเทศได้อย่างแท้จริง เนื่องจากข้อจำกัดของวิธีการและการเลือกใช้รูปแบบการจัดเก็บข้อมูลโดยวิธีการสอบถามความพึงพอใจของประเทศคู่ค้าเป็นหลัก ผลคะแนนจึงขึ้นอยู่กับมุมมองความคิดเห็นและความพึงพอใจของผู้ประเมินซึ่งผันผวนตามความน่าเชื่อถือในการดำเนินธุรกิจในประเทศนั้นๆ ดังนั้น การวัดประสิทธิภาพระบบโลจิสติกส์ของประเทศจึงจำเป็นต้องใช้ตัวชี้วัดเฉพาะอื่น ๆ (Specific Tool) ควบคู่ไปด้วย เช่น ระยะเวลาที่ใช้ในการตรวจสอบปล่อยสินค้า ณ ประตูการค้าหลัก (Time Release Study) และต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทย เป็นต้น

ผลการจัดอันดับดัชนีชี้วัดประสิทธิภาพระบบโลจิสติกส์ระหว่างประเทศ (LPI) ในปีพ.ศ.2561 พบว่าประเทศไทยมีคะแนนรวมดัชนีชี้วัดประสิทธิภาพระบบโลจิสติกส์ระหว่างประเทศ เท่ากับ 3.41 ซึ่งเป็นอันดับ 2 ของภูมิภาคอาเซียน และอันดับที่ 32 จาก 160 ประเทศ

รูปที่ 7 ดัชนีชี้วัดประสิทธิภาพระบบโลจิสติกส์ระหว่างประเทศ (LPI) ปี พ.ศ.2561

องค์ประกอบ	อันดับ/160	คะแนน(1-5)	แนวโน้ม	อดีต	2550	2553	2555	2557	2559
<b>LPI</b>	<b>32</b>	<b>3.41</b>		อันดับ	31/150	35/155	38/155	35/160	45/160
1. พิธีการศุลกากร (Customs)	36	3.14		คะแนนสูงสุด LPI	3.31	3.29	3.18	3.43	3.26
2. โครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure)	41	3.14							
3. การเตรียมการขนส่งระหว่างประเทศ (International shipments)	25	3.46							
4. สมรรถนะผู้ให้บริการโลจิสติกส์ ทั้งภาครัฐและธุรกิจ (Logistics Quality and Competence)	32	3.41							
5. ความตรงต่อเวลาของการบริการ (Timeliness)	28	3.81							
6. ระบบการติดตามและตรวจสอบ (Tracking and Tracing)	33	3.47							



**คะแนนรวมดัชนีประสิทธิภาพระบบโลจิสติกส์ระหว่างประเทศ ของประเทศสมาชิกอาเซียนในปี 2561**



ที่มา : ธนาคารโลก

### 3.3 แนวโน้มการเปลี่ยนแปลงของประสิทธิภาพระบบโลจิสติกส์ของภูมิภาคอาเซียน

ในปี พ.ศ. 2561 คะแนนเฉลี่ยของดัชนีวัดประสิทธิภาพระบบโลจิสติกส์ของภูมิภาคอาเซียนปรับตัวสูงขึ้นเป็น 3.02 จาก 2.98 ในปี พ.ศ. 2559 มีสาเหตุหลักจากพัฒนาการในด้านสมรรถนะผู้ให้บริการโลจิสติกส์ทั้งภาครัฐและธุรกิจและด้านระบบติดตามและตรวจสอบสินค้าที่มีคะแนนเพิ่มขึ้น คิดเป็นร้อยละ 4.7 และ 4.5 ตามลำดับประเทศในภูมิภาคอาเซียนที่มีพัฒนาการด้านอันดับที่ดีที่สุดได้แก่ สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาวที่มีอันดับดีขึ้น 70 อันดับ มาอยู่ในอันดับที่ 82 จากอันดับที่ 152 ในปี พ.ศ. 2559 สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนามที่มีอันดับดีขึ้น 25 อันดับมาอยู่ในอันดับที่ 39 จากอันดับที่ 61 ในปี พ.ศ. 2559 และสาธารณรัฐอินโดนีเซียที่มีอันดับดีขึ้น 17 อันดับ มาอยู่ในอันดับที่ 46 จากอันดับที่ 63 ในปี พ.ศ. 2559 สำหรับประเทศไทยมีอันดับดีขึ้น 13 อันดับมาอยู่ในอันดับที่ 32 ของโลกและเป็นอันดับที่ 2 ของอาเซียนรองจากสาธารณรัฐสิงคโปร์ โดยสหพันธรัฐมาเลเซียตกไปอยู่อันดับที่ 4 ของอาเซียนอย่างไรก็ดี ประเทศไทยยังมีคะแนนน้อยกว่าสหพันธรัฐมาเลเซียในด้านโครงสร้างพื้นฐานด้านขนส่งและเทคโนโลยีสารสนเทศ

**ผลการประเมินดัชนีวัดประสิทธิภาพระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย**

ในปี พ.ศ. 2561 LPI ของประเทศไทยอยู่อันดับที่ 32 จาก 160 ประเทศทั่วโลกปรับตัวสูงขึ้นอย่างก้าวกระโดดจากอันดับที่ 45 ในปี พ.ศ. 2559 นับเป็นอันดับที่ดีที่สุดในรอบทศวรรษที่ผ่านมาโดยมีคะแนนอยู่ที่ 3.41 คะแนนเลื่อนขึ้นมาอยู่ในกลุ่มแรก (Logistics Friendly) จากกลุ่มที่สอง (Consistent Performers) สะท้อนให้เห็นถึงการรับรู้และความพึงพอใจในประสิทธิภาพระบบโลจิสติกส์ของประเทศที่ดีขึ้นในช่วง 2 ปีที่ผ่านมา โดยเกณฑ์ชี้วัดที่มีพัฒนาการด้านอันดับมากที่สุด คือด้านความตรงต่อเวลาของการบริการ (Timeliness) มีอันดับดีขึ้น 24 อันดับมาอยู่ในอันดับที่ 28 จากอันดับที่ 52 ในปี พ.ศ. 2559 รองลงมาคือด้านสมรรถนะผู้ให้บริการโลจิสติกส์ทั้งภาครัฐและธุรกิจ (Logistics Quality and Competence) ดีขึ้น 17 อันดับมาอยู่ในอันดับที่ 32 จากอันดับที่ 49 ในปี พ.ศ. 2559 และด้านระบบติดตามและตรวจสอบสินค้า (Tracking & Tracing) ดีขึ้น 17 อันดับ มาอยู่ในอันดับที่ 33 จากอันดับที่ 50 ในปี พ.ศ. 2559

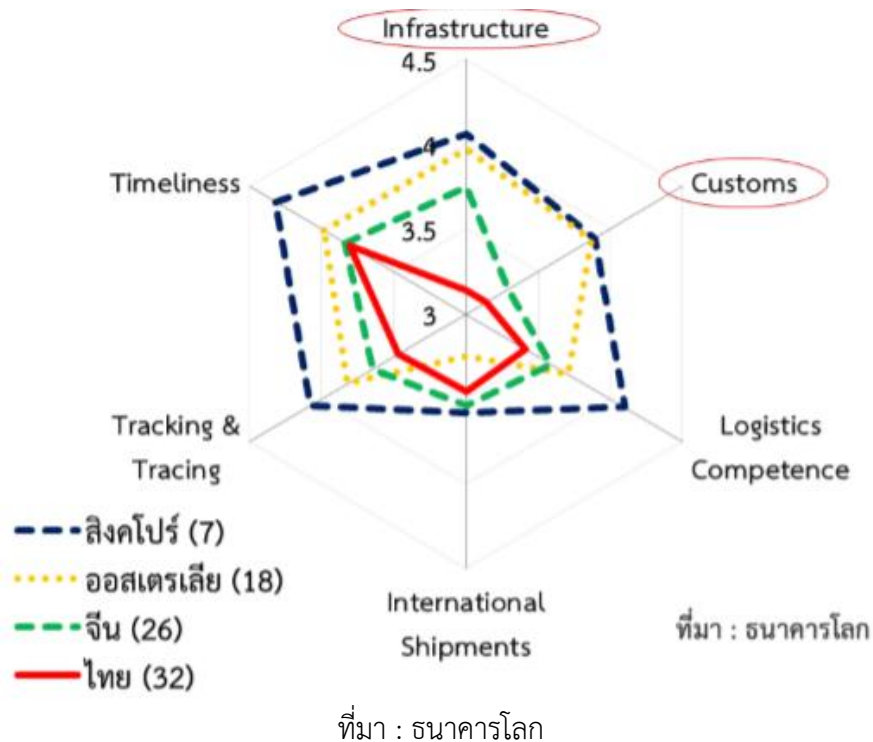
ตารางที่ 1 อันดับและคะแนนของประเทศไทยปี พ.ศ. 2561

Index Component	Rank/160	Score (1-5)	Trend	Distance from best
<b>Logistics Performance Index</b>	<b>32 ▲13</b>	<b>3.41</b>		
Customs	36 ▲10	3.14		
Infrastructure	41 ▲5	3.14		
International shipments	25 ▲13	3.46		
Logistics Quality and Competence	32 ▲17	3.41		
Timeliness	28 ▲24	3.81		
Tracking and Tracing	33 ▲17	3.47		

ที่มา : ธนาคารโลก

ปัจจัยด้านโลจิสติกส์ที่ประเทศไทยมีคะแนนต่ำกว่าประเทศสิงคโปร์ที่เป็นอันดับ 1 ในภูมิภาคอาเซียนอย่างชัดเจน คือ ด้านโครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure) และระบบศุลกากร (Customs) ซึ่งเป็นปัจจัยที่สามารถปรับปรุงและพัฒนาได้ด้วยนโยบายภาครัฐ ดังนั้น การที่ไทยได้รับคะแนนประเมินในกลุ่มนี้ค่อนข้างต่ำเมื่อเทียบกับคะแนนด้านอื่นนั้น สะท้อนให้เห็นว่าข้อจำกัดทางนโยบายยังเป็นปัญหาหนึ่งที่ลดรั้งภาพรวมคุณภาพของโลจิสติกส์ไทยในปัจจุบัน

รูปที่ 8 การเปรียบเทียบคะแนนปัจจัยด้านโลจิสติกส์



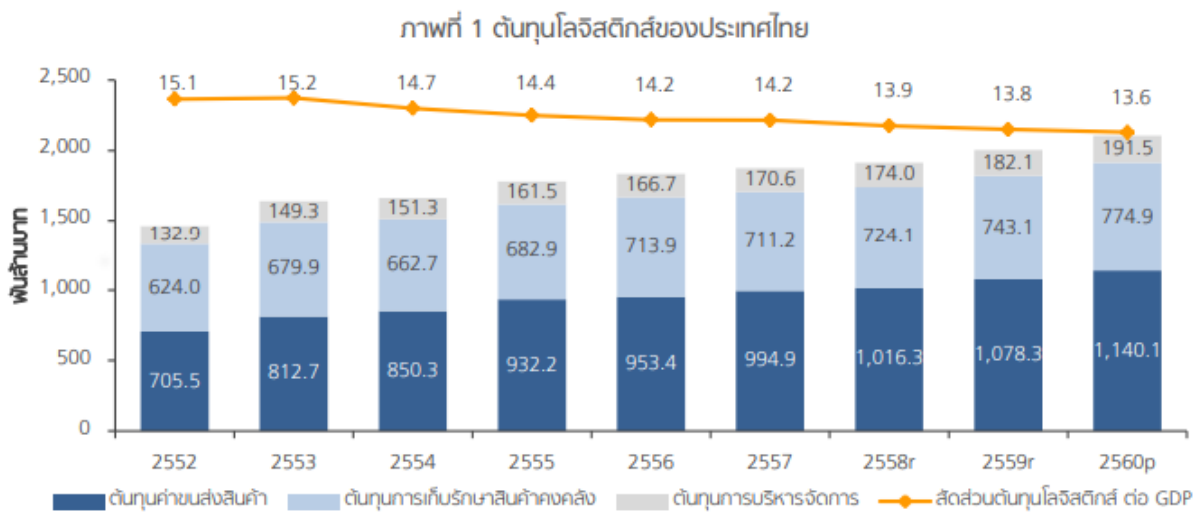
### 3.4 สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP

สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP จัดทำโดยสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ใช้ในการสะท้อนต้นทุนเกี่ยวกับบริการโลจิสติกส์ทั้งหมด โดยแบ่งต้นทุนออกเป็น 3 ประเภทคือ

1. ต้นทุนค่าขนส่งสินค้า
2. ต้นทุนค่าจัดเก็บและรักษาสินค้า
3. ต้นทุนค่าบริหารจัดการ

- หากพิจารณาพัฒนาการของต้นทุนโลจิสติกส์ของไทยในช่วง 10 ปีที่ผ่านมาเปรียบเทียบกับประเทศเพื่อนบ้าน พบว่า
- ต้นทุนค่าบริหารจัดการของไทยอยู่ในระดับต่ำ ส่งผลให้สามารถแข่งขันกับประเทศเพื่อนบ้านได้
  - ขณะที่ต้นทุนค่าเก็บและรักษาสินค้า แม้อยู่ในระดับค่อนข้างสูงแต่ก็มีทิศทางลดลงต่อเนื่อง สะท้อนถึงความสามารถในการปรับตัวในการให้บริการที่ดีในระดับหนึ่งของผู้ประกอบการ
  - และต้นทุนค่าขนส่งสินค้าที่เป็นองค์ประกอบหลักยังอยู่ในระดับสูงไม่เปลี่ยนแปลงส่วนหนึ่ง เนื่องจากประเทศไทยยังพึ่งพาการขนส่งทางถนนมาก ซึ่งเป็นวิธีขนส่งที่มีค่าใช้จ่ายสูงเมื่อเทียบกับการขนส่งทางน้ำและราง

รูปที่ 9 ต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP ของประเทศไทย ณ ราคาประจำปี (พ.ศ.2552 - 2560)



หมายเหตุ p คือ ข้อมูลเบื้องต้น e คือ ข้อมูลประมาณการ  
ที่มา : สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

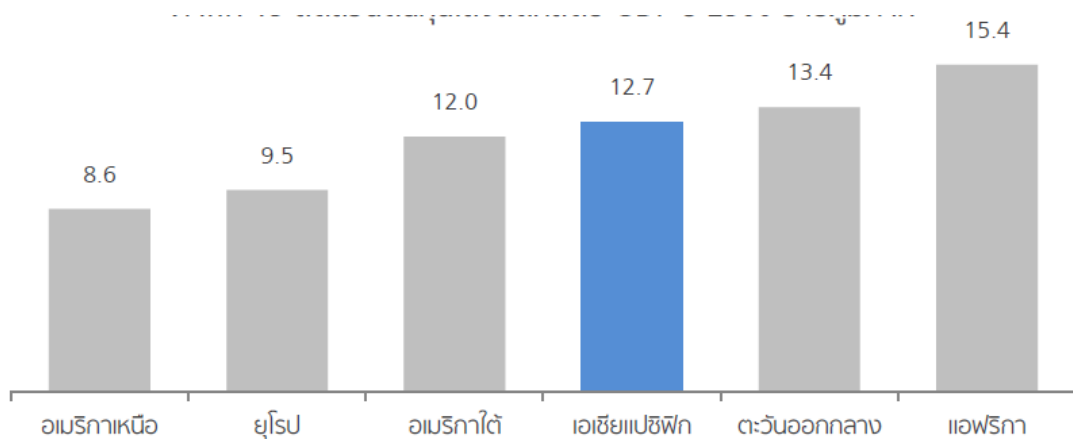
จากรูปที่ 9 พบว่า สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP ของประเทศไทยมีการปรับลดลงอย่างต่อเนื่อง โดยคาดว่าในปี พ.ศ. 2561 จะปรับลดลงเหลือร้อยละ 13.4 ต่อ GDP

### 3.5 ต้นทุนโลจิสติกส์เฉลี่ยของต่างประเทศ

- สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์เฉลี่ยของต่างประเทศ จากผลการสำรวจของบริษัท Armstrong & Associate ที่ปรึกษาด้านการบริการทางโลจิสติกส์(3PL) และผู้เชี่ยวชาญด้านการวิจัยตลาด โดยในปี 2560 พบว่า สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP เฉลี่ยของทุกประเทศทั่วโลกอยู่ที่ร้อยละ 11.0 โดยประเทศในทวีปอเมริกาเหนือและยุโรปมีสัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP อยู่ในระดับต่ำที่สุดที่ร้อยละ 8.6 และ 9.5 ตามลำดับ ในขณะที่ประเทศในภูมิภาคเอเชียแปซิฟิกมีสัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP เฉลี่ยอยู่ที่ร้อยละ 12.7

- อันดับดัชนีประเทศตลาดเกิดใหม่ด้านโลจิสติกส์ บริษัท Agility บริษัทชั้นนำด้านโลจิสติกส์ได้มีการเผยแพร่ผลการจัดอันดับดัชนีประเทศตลาดเกิดใหม่ด้านโลจิสติกส์ (Agility Emerging Markets Logistics Index: AEMLI) ในปี 2562 พบว่าจีนและอินเดียอยู่ดับที่ 1 และ 2 ตามลำดับ โดยประเทศไทยอยู่อันดับที่ 11 จาก 50 ประเทศทั่วโลก
- กรณีศึกษาของสหรัฐอเมริกา ในปี พ.ศ. 2561 ต้นทุนโลจิสติกส์ของสหรัฐอเมริกามีมูลค่ารวมประมาณ 1,635.46 พันล้านเหรียญสหรัฐ หรือคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 8.0 ต่อ GDP เพิ่มขึ้นจากร้อยละ 7.5 ต่อ GDP ในปี พ.ศ. 2560 มีสาเหตุจากหลายปัจจัย ได้แก่ การเพิ่มขึ้นของปริมาณสินค้าคงคลังจากความต้องการที่ลดลงเนื่องจากความตึงเครียดของสถานการณ์สงครามการค้า การเพิ่มขึ้นของค่าใช้จ่ายด้านแรงงาน ปัจจัยราคาน้ำมันที่ปรับตัวสูงขึ้น และการปรับขึ้นอัตราดอกเบี้ยของธนาคารกลางสหรัฐ

รูปที่ 10 สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP ปี พ.ศ. รายภูมิภาค



ที่มา : Armstrong & Associates

จากเครื่องชี้วัดทั้งสองมิติข้างต้น ชี้ให้เห็นว่าขีดความสามารถของภาคบริการโลจิสติกส์ไทยควรเร่งพัฒนาในด้าน**โครงสร้างพื้นฐาน** เนื่องจากเป็นปัจจัยหลักที่ส่งผลให้ต้นทุนโลจิสติกส์อยู่ในระดับสูง อีกทั้งเป็นตัวจุดให้คะแนนประเมินขีดความสามารถทางโลจิสติกส์ของไทยอยู่ในระดับต่ำ อย่างไรก็ตามในช่วงที่ผ่านมาภาครัฐได้ดำเนินแผนลงทุนโครงสร้างพื้นฐานคมนาคมอย่างต่อเนื่องเพื่อแก้ไขปัญหาดังกล่าว สะท้อนจากเมกะโปรเจกต์ที่มีเม็ดเงินลงทุนรวมกว่า 2 ล้านล้านบาท ในระยะ 8 ปี (พ.ศ. 2558 – 2565)

#### 4. วัตถุประสงค์โครงการ

- เพื่อการพัฒนาบุคลากรด้านโลจิสติกส์รองรับธุรกิจขนส่งและการค้าระหว่างประเทศให้มีทักษะและสมรรถนะที่ตรงต่อความต้องการของการจ้างงาน
- เพื่อบรรเทาปัญหาการขาดแคลนบุคลากรในธุรกิจรับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศในระยะเร่งด่วน
- เพื่อพัฒนาปัจจัยสนับสนุนด้านโลจิสติกส์ให้ผู้เข้าร่วมโครงการมีงานทำ มีรายได้ ภายหลังจากจบฝึกการอบรม

#### 5. ขอบเขตของโครงการ

แรงงานที่สำเร็จการศึกษาในระดับปริญญาตรีทุกสาขา (อายุไม่เกิน 28 ปี) และมีความประสงค์จะเข้าทำงานในธุรกิจขนส่งสินค้าและการค้าระหว่างประเทศ โดยเน้นไปที่พื้นที่กรุงเทพมหานคร และมีโครงการขยายไปยังพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (ชลบุรี ฉะเชิงเทรา ระยอง) ฝึกอบรมจำนวน 6 รุ่นๆ ละ 50 คน รวม 300 คน

#### 6. เป้าหมายของโครงการ

- พัฒนาบุคลากรด้านโลจิสติกส์รองรับธุรกิจขนส่งและการค้าระหว่างประเทศให้มีทักษะและสมรรถนะที่ตรงต่อความต้องการของการจ้างงาน
- บรรเทาปัญหาการขาดแคลนบุคลากรในธุรกิจรับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศในระยะเร่งด่วน โดยการสนับสนุนให้ผู้เข้าร่วมโครงการมีงานทำ มีรายได้ ภายหลังจากจบฝึกการอบรม

#### 7. วิธีดำเนินการฝึกอบรมโครงการพัฒนาบุคลากรด้านโลจิสติกส์รองรับธุรกิจขนส่งและการค้าระหว่างประเทศ

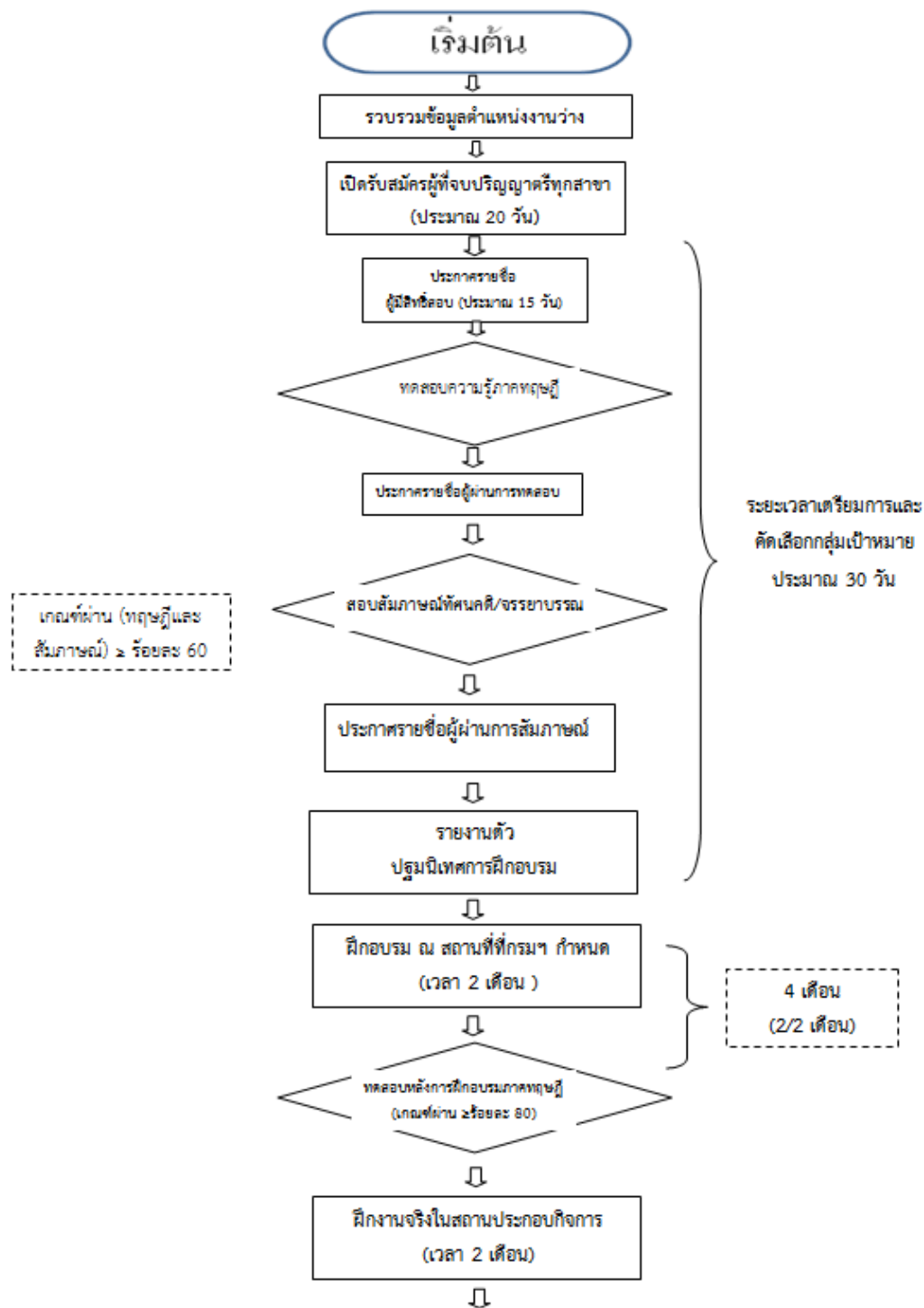
การฝึกอบรมตามโครงการพัฒนาบุคลากรด้านโลจิสติกส์รองรับธุรกิจขนส่งและการค้าระหว่างประเทศ เป็นการดำเนินการฝึกอบรมโดยยึดหลักการผู้สำเร็จการฝึกอบรมมีความรู้ ความสามารถ และคุณลักษณะที่ตรงตามความต้องการของสถานประกอบกิจการ สามารถทำงานได้จริง และรับรองผลการมีงานทำไม่น้อยกว่าร้อยละ 70 ของผู้เข้ารับการอบรมทั้งหมด โดยมีขั้นตอนดำเนินการเพื่อให้เกิดผลสัมฤทธิ์ ดังนี้

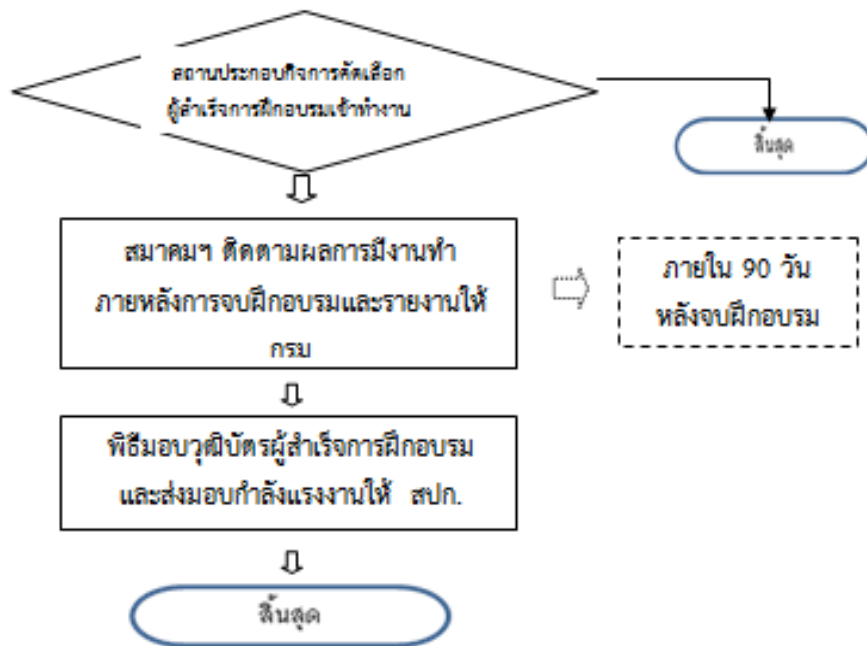
1. การสำรวจความต้องการบุคลากรด้านโลจิสติกส์จากสถานประกอบกิจการ ภาคเอกชน และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้ทราบถึงตำแหน่งงานที่สถานประกอบกิจการมีความต้องการแรงงานอย่างเร่งด่วน
2. กำหนดหลักสูตรในการฝึกอบรมเพื่อให้ได้บุคลากรที่มีความรู้ ความสามารถ และคุณลักษณะตรงตามตำแหน่งงานที่สถานประกอบกิจการต้องการ
3. ดำเนินการสอบคัดเลือกผู้เข้าร่วมโครงการ โดยเป็นการทดสอบภาคทฤษฎีและการสอบสัมภาษณ์
4. ดำเนินการฝึกอบรมภาคทฤษฎี ระยะเวลา 2 เดือน (240 ชั่วโมง) และภาคปฏิบัติ (ฝึกฝึกในสถานประกอบกิจการจริง) ระยะเวลา 2 เดือน (240 ชั่วโมง)

5. สถานประกอบการกิจการดำเนินการสอบสัมภาษณ์ผู้สำเร็จการศึกษาระดับมัธยมศึกษาตอนต้นที่มีความรู้ ความสามารถเป็นที่ยอมรับ เพื่อพิจารณาการเข้าทำงานในสถานประกอบการ

6. ติดตามผลการปฏิบัติงานทำ มีรายได้ และรายงานผลให้กรมพัฒนาฝีมือแรงงาน

รูปที่ 11 กระบวนการดำเนินงานของของโครงการ





รูปที่ 12 กระบวนการฝึกอบรม

เปิดรับสมัคร	คัดเลือกผู้เข้าอบรม	ฝึกอบรม(ทฤษฎี)	ฝึกอบรม(ปฏิบัติ)	ติดตามผลการปฏิบัติงาน
<p>-ขออนุมัติการฝึกอบรมและค่าใช้จ่าย</p> <p>- จัดทำใบสมัครและระบบการรับสมัคร</p> <p>- เผยแพร่ผ่านช่องทางประชาสัมพันธ์ต่างๆ</p> <p>-ตรวจสอบคุณสมบัติผู้สมัคร</p> <p>-จัดทำประกาศรายชื่อผู้มีสิทธิเข้ารับการประเมินความรู้ความสามารถ (สอบข้อเขียน)</p> <p><u>หมายเหตุ</u></p> <p>คุณสมบัติผู้สมัคร</p> <p>- สัญชาติไทย</p> <p>- อายุไม่เกิน ๒๘ ปี</p> <p>- จบการศึกษาระดับปริญญาตรีทุกสาขา</p> <p>- มีร่างกายสมบูรณ์แข็งแรง</p> <p>-สามารถเข้าฝึกอบรมได้ตลอดหลักสูตร</p> <p>- ยินยอมและยอมรับเงื่อนไข</p>	<p>-แต่งตั้งคณะทำงานประเมินความรู้ความสามารถ (สอบข้อเขียน)</p> <p>-แต่งตั้งคณะทำงานประเมินความเหมาะสมกับตำแหน่ง (สัมภาษณ์)</p> <p>-ขออนุมัติและดำเนินการสอบข้อเขียน</p> <p>-จัดทำประกาศรายชื่อผู้มีสิทธิเข้ารับการประเมินความรู้ความสามารถและทักษะ(สอบสัมภาษณ์)</p> <p>-ขออนุมัติและดำเนินการสอบสัมภาษณ์</p> <p>-จัดทำประกาศรายชื่อผู้ได้รับคัดเลือกเข้ารับการฝึกอบรม</p>	<p>-ดำเนินการฝึกอบรมตามหลักสูตร ธุรกิจการขนส่งและการค้าระหว่างประเทศ ระยะเวลา 240 ชั่วโมง</p> <p>-ทดสอบหลังการฝึกอบรม (เกณฑ์ผ่านร้อยละ 60)</p> <p>- ศึกษาดูงานสถานประกอบการธุรกิจด้านโลจิสติกส์ (ถ้ามี)</p>	<p>-ผู้เข้ารับการฝึกอบรมเข้ารับการฝึกงานจริงในสถานประกอบการธุรกิจด้านโลจิสติกส์ที่ยื่นความประสงค์</p> <p>-สถานประกอบการคัดเลือกผู้สำเร็จการฝึกอบรมเข้าทำงาน โดยการสัมภาษณ์หรือการประเมินผลจากการฝึกงานจริงในสถานประกอบการ เป็นต้น</p>	<p>-กรมพัฒนาฝีมือแรงงานและสมาคมผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ ดำเนินการประสานงานไปยังสถานประกอบการที่มีตำแหน่งว่างงาน</p> <p>- ผู้สำเร็จการฝึกอบรมปฏิบัติงานหลังจากจบการฝึกฝึกจริงในสถานประกอบการ ภายในระยะเวลา 3 เดือน</p>

## 8. ตัวชี้วัดความสำเร็จของโครงการ

### ตัวชี้วัดเชิงปริมาณ

- จำนวนผู้เข้ารับการฝึกอบรม จำนวน 300 คน (ปีงบประมาณ พ.ศ. 2563)
- จำนวนผู้ผ่านการฝึกอบรมไม่น้อยกว่าร้อยละ 80

### ตัวชี้วัดเชิงคุณภาพ

- ผู้ผ่านการฝึกอบรมมีงานทำ ไม่น้อยกว่าร้อยละ 80
- ผู้ผ่านการฝึกอบรมมีงานทำ มีรายได้เฉลี่ย 18,000 บาทต่อเดือน

## 9. ผลสัมฤทธิ์ของโครงการย้อนหลัง

กรมพัฒนาฝีมือแรงงานร่วมกับสมาคมผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ (TIFFA) ดำเนินการจัดฝึกอบรมภายใต้โครงการพัฒนาบุคลากรด้านโลจิสติกส์ ตั้งแต่ปี พ.ศ.2540 จนถึงปัจจุบัน โดยดำเนินการฝึกอบรมทั้งหมด 40 รุ่น มีผู้เข้ารับการอบรมรวม 2,272 คน โดยแบ่งการอบรมออกเป็น 3 หลักสูตร ดังนี้

### 1) หลักสูตรธุรกิจการขนส่งและการค้าระหว่างประเทศ

เป้าหมาย : แรงงานที่สำเร็จการศึกษาในระดับปริญญาตรีทุกสาขา (อายุไม่เกิน 28 ปี) และมีความประสงค์จะเข้าทำงานในธุรกิจขนส่งสินค้าและการค้าระหว่างประเทศ

จำนวน : 29 รุ่น ผู้เข้ารับการฝึกอบรม 1472 คน

ปี พ.ศ.	หน่วยงาน	จำนวน ที่เปิดฝึกอบรม (รุ่น)	จำนวนผู้เข้ารับ การอบรม (คน)
2542 – 2543	- กรมพัฒนาฝีมือแรงงาน - สมาคมผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ - กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี กระทรวงคมนาคม - สถาบันคีนันแห่งเอเชีย	3	150
2548 - 2549	- กรมพัฒนาฝีมือแรงงาน - สมาคมผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ	3	150
2558		1	50
2559		1	50

ปี พ.ศ.	หน่วยงาน	จำนวน ที่เปิดฝึกอบรม (รุ่น)	จำนวนผู้เข้ารับ การอบรม (คน)
2560		1	50
2561		3	150
2562		4	200
2563		6	322
2550	สถาบันพัฒนาฝีมือแรงงาน 13 กรุงเทพมหานคร	2	100
2551		2	100
2552		2	100
2553		1	50

## 2) หลักสูตรธุรกิจการขนส่งทางทะเลและทางอากาศ

เป้าหมาย : ผู้ประกอบการโลจิสติกส์

จำนวน : 2 รุ่น ผู้เข้ารับการฝึกอบรม 100 คน

ปี พ.ศ.	หน่วยงาน	จำนวน ที่เปิดฝึกอบรม (รุ่น)	จำนวนผู้เข้ารับ การอบรม (คน)
2561-2562	กรมพัฒนาฝีมือแรงงาน	2	100

## 3) หลักสูตร Logistics & Supply Chain

เป้าหมาย : ผู้ประกอบการโลจิสติกส์

จำนวน : 9 รุ่น ผู้เข้ารับการฝึกอบรม 700 คน

ปี พ.ศ.	หน่วยงาน	จำนวน ที่เปิดฝึกอบรม (รุ่น)	จำนวนผู้เข้ารับ การอบรม (คน)
2548	กรมพัฒนาฝีมือแรงงาน	2	300
2551	สำนักงานพัฒนาฝีมือแรงงานนนทบุรี	2	150
2553	สถาบันพัฒนาฝีมือแรงงาน 13 กรุงเทพมหานคร	5	250

ตารางที่ 2 สรุปผลการดำเนินงานโครงการ 5 ปีที่ผ่านมา (พ.ศ.2558 - 2563)

ปี พ.ศ.	งบ. ที่ได้รับจัดสรร (บาท)	เป้าหมาย (คน)	ผู้เข้ารับการฝึก (คน)	ผู้จบการฝึก (คน)	ผู้มีงานทำ หลังจบฝึก (คน)	รายได้เฉลี่ย/ เดือน/คน (บาท/ปี)	รายได้เฉลี่ย/ ปี/คน (บาท/ปี)	สร้างมูลค่าทาง เศรษฐกิจ (ล้าน บาท/ปี)
<b>รวม</b>	<b>15,584,700</b>	<b>800</b>	<b>833</b>	<b>511</b>	<b>499</b>	<b>18,510</b>	<b>222,124</b>	<b>125.7523</b>
2558	999,700	50	51	51	51	16,250	192,000	9.9450
2559	999,700	50	52	52	52	18,700	224,400	11.6688
2560	999,700	50	51	51	51	18,900	226,800	11.5668
2561	973,600	50	52	52	52	18,750	225,000	11.7000
2562	5,356,000	300	305	305	293	20,414	244,968	71.7756
2563	6,256,000	300	322	อยู่ระหว่างดำเนินการ				

(ข้อมูล ณ วันที่ 30 กันยายน 2563)

## 10. แผนการขยายโครงการในอนาคต

กรมพัฒนาฝีมือแรงงาน วางแผนการดำเนินโครงการบุคลากรด้านโลจิสติกส์รองรับธุรกิจขนส่งและการค้าระหว่างประเทศ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ.2564 โดยมีเป้าหมายการฝึกอบรมจำนวน 6 รุ่น รวมผู้เข้ารับการอบรม 300 คน ดำเนินการภายใต้แผนยุทธศาสตร์ การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ 3 (พ.ศ.2560 – 2564) โดยเน้นพื้นที่การอบรมในเขตกรุงเทพมหานคร

สำหรับในอนาคตมีเป้าหมายที่จะขยายพื้นที่การอบรมไปยังพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษต่างๆ และจังหวัดที่มีการประกอบกิจการด้านโลจิสติกส์เป็นอุตสาหกรรมหลัก เช่น

- เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ (ตาก มุกดาหาร สระแก้ว ตราด สงขลา หนองคาย นครราชสีมา เชียงราย นครพนม กาญจนบุรี)
- เขตระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้ (ระนอง ชุมพร สุราษฎร์ธานี นครศรีธรรมราช)
- เขตระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (ชลบุรี ฉะเชิงเทรา ระยอง)
- เขตเศรษฐกิจสร้างสรรค์ล้านนา (เชียงใหม่ เชียงราย ลำพูน ลำปาง)