

## ความสำคัญของความรู้

ความรู้จำแนกเป็น 2 ประเภทใหญ่ๆ คือ

1) ความรู้ที่ฝังอยู่ในคน (Tacit Knowledge) คือ ประสบการณ์ ทักษะ พรสวรรค์ เทคนิค การทำงาน ที่สั่งสมมาจนชำนาญไม่มีในตำรา

2) ความรู้ที่ชัดเจน (Explicit Knowledge) คือ ความรู้ที่สามารถจับต้องได้ เช่น หนังสือ เอกสาร รายงาน เมื่อเทียบความรู้ 2 ประเภทแล้วพบว่า อัตราความรู้ที่ฝังในคนมากกว่าความรู้ที่ชัดเจนเป็น อัตราส่วน 80 : 20

การจัดการความรู้หัวข้อ “โลจิสติกส์” มีความจำเป็นและเป็นเรื่องสำคัญที่จะต้องทำการถ่ายทอด รวมถึงการรวบรวม และจัดเก็บความรู้เหล่านั้นไว้กับหน่วยงานเพื่อประโยชน์แก่เจ้าหน้าที่ทุกคน

## กิจกรรมการจัดการความรู้ (KM)

### 1. จัดทำความรู้หัวข้อ “โลจิสติกส์” เรื่อง การพัฒนาธุรกิจโลจิสติกส์เพื่อเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

1.1 คำว่า โลจิสติกส์ (logistics) มาจากภาษาฝรั่งเศสคำว่า logistique ที่มีรากศัพท์คำว่า โลเจอร์ (loger) ที่หมายถึง การเก็บ โดยมีจุดเริ่มต้นมาจากการขนส่งสินค้าทางการทหาร ในการส่งกำลังบำรุง ทั้งเสบียง อาวุธ กำลังพล เพื่อสนับสนุนการรบ หรือกิจกรรมที่มีการเคลื่อนย้าย จัดเก็บ จากอีกที่หนึ่งไปยังอีกที่หนึ่ง อาจมีการจัดเก็บระยะเวลานานหรือระยะเวลาชั่วคราว เช่น เอกสาร สินค้าสำเร็จรูป วัตถุดิบ และอื่น ๆ โลจิสติกส์ มีศาสตร์แขนงต่างๆที่เกี่ยวข้องอยู่ 3 ศาสตร์ โดยจะมีมุมมองที่ต่าง ๆ กัน ดังนี้

- 1) วิศวกรรมศาสตร์ ซึ่งในสาขาวิศวกรรมศาสตร์นี้จะมีสาขาที่เกี่ยวข้อง คือ สาขาวิศวกรรมอุตสาหการ (Industrial Engineering) และ สาขาวิศวกรรมโยธา (Civil Engineering) โดยสาขานี้จะคำนึงถึง กิจกรรมในการเคลื่อนย้ายสินค้าเป็นหลัก เพื่อให้การขนส่งสินค้านั้น มีประสิทธิภาพสูงสุด ใช้ทรัพยากรต่างๆ ไม่ว่าจะเป็นเชื้อเพลิง หรือ เวลาในการขนส่งให้น้อยที่สุด
- 2) บริหารธุรกิจ ซึ่ง สาขานี้จะมองในเรื่อง ของการขนส่งระหว่างประเทศโดยจะพิจารณา ภาษี กฎหมาย ค่าระวาง นโยบายหรือยุทธศาสตร์ทางด้านโลจิสติกส์ของแต่ละประเทศ และ การค้าระหว่างประเทศ เพื่อนำมาประกอบ การวางแผนการขนส่งสินค้าไปยังประเทศต่างๆ
- 3) การจัดการสารสนเทศ ซึ่ง จะศึกษาในส่วนของ software และ hardware นำมาควรวมกันเป็น solution หรือ บริการ ที่จะช่วยให้การดำเนินกิจกรรมทาง โลจิสติกส์มีความคล่องตัวมากขึ้น

Logistics หมายถึง กิจกรรมหรือการกระทำใดๆ เพื่อให้ได้มาซึ่งสินค้าและบริการ รวมถึงการเคลื่อนย้าย, จัดเก็บ และกระจายสินค้าจากแหล่งที่ผลิต (Source of Origin) จนสินค้าได้มีการส่งมอบไปถึงแหล่งที่มีความต้องการ (Source of Consumption) โดยกิจกรรมดังกล่าวจะต้องมีลักษณะเป็นกระบวนการแบบ

บูรณาการโดยเน้นประสิทธิภาพและประสิทธิผล โดยมีเป้าหมายในการส่งมอบแบบทันเวลา (Just in Time) และเพื่อลดต้นทุน โดยมุ่งให้เกิดความพอใจแก่ลูกค้า (Customers Satisfaction) และส่งเสริมเพื่อให้เกิดมูลค่าเพิ่มแก่สินค้าและบริการ ทั้งนี้ กระบวนการต่างๆของระบบ Logistics จะต้องมีลักษณะปฏิสัมพันธ์ที่สอดคล้องประสานกัน ในอันที่จะบรรลุวัตถุประสงค์ร่วมกัน”

จะเห็นได้ว่า กระบวนการต่างๆ ของ Logistics จะเน้นที่การปฏิสัมพันธ์ในแบบที่เป็นองค์รวมหรือบูรณาการ (Integration) หมายถึง กระบวนการในการจัดการให้วัตถุดิบ (Raw Material), สินค้า (Goods) และบริการ (Service) เคลื่อนย้ายจากต้นทาง (Source of Origin) ไปยังผู้บริโภคปลายทาง (Consumers Origin) ได้อย่างทันเวลา (Just In Time) และมีประสิทธิภาพ โดย Logistics จะมีความหมายซึ่งเน้นไปในกระบวนการเคลื่อนย้ายสินค้า (Cargoes Moving) ซึ่งมีความหมายรวมไปถึงการขนส่งสินค้า (Cargoes Carriage), การเก็บรักษาสินค้า (Warehousing) และการกระจายสินค้า (Cargoes Distribution) กระบวนการที่เกี่ยวข้องกับการจัดซื้อ (Procurement) และกระบวนการที่เกี่ยวข้องกับการคาดคะเนของตลาด (Market Predict) ทั้งนี้อาจให้ความหมายที่ชัดเจนและถือเป็นภารกิจหลักของลอจิสติกส์ได้ว่า “ลอจิสติกส์ หมายถึง การจัดการเคลื่อนย้ายของสินค้า บริการ ข้อมูลข่าวสารและการเงินระหว่างผู้ผลิตและผู้บริโภค

#### 1.2 เป้าหมายของการจัดการโลจิสติกส์

- 1) ความรวดเร็วในการส่งมอบสินค้า (Speed Delivery)
- 2) การไหลลื่นของสินค้า (Physical Flow)
- 3) การไหลลื่นของข้อมูลข่าวสาร (Information Flow)
- 4) การสร้างมูลค่าเพิ่ม (Value Added) ในกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับความต้องการของตลาด (Market Demand)
- 5) ลดต้นทุนในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินการเกี่ยวกับสินค้าและการดูแลและขนส่งสินค้า (Cargoes Handling & Carriage Cost)
- 6) เพิ่มศักยภาพและประสิทธิภาพของการแข่งขัน (Core Competitiveness )

#### 1.3 กิจกรรมด้านโลจิสติกส์ (Logistics Activities)

“กิจกรรมโลจิสติกส์” เป็นกิจกรรมสนับสนุนการทำงานภายในองค์กร เพื่อให้ทุกหน่วยงานภายในเชื่อมโยงเข้าหากัน รวมถึงการเชื่อมโยงภายนอกองค์กรทั้งด้านอุปสงค์และอุปทาน โดยกิจกรรมหลักด้านโลจิสติกส์ (Key Logistics Activities) สามารถแบ่งออกเป็น 13 กิจกรรม ดังนี้

- 1) การติดต่อสื่อสารด้านโลจิสติกส์ (Logistics Communications) ข้อมูลจากการติดต่อสื่อสารเรียกได้ว่าเป็นจุดเริ่มต้นของกระบวนการทางธุรกิจ ทำให้เกิดกระบวนการทางโลจิสติกส์ การสื่อสารภายนอกองค์กร คือ การสื่อสารกับลูกค้าหรือกับผู้ขายเท่านั้นที่องค์กรได้ให้ความสำคัญ และการสื่อสารระหว่างหน่วยงานภายในองค์กร ก็เพื่อให้มีผลต่อประสิทธิภาพการทำงานทางด้านโลจิสติกส์ การสื่อสารเป็นปัจจัยหนึ่งที่เกิดต้นทุนขึ้นได้ เช่น การรับข้อมูล และส่งต่อข้อมูลที่ผิดพลาด ทำให้ฝ่ายผลิตหรือจัดส่งนำส่งสินค้าผิดรายการหรือผิดจำนวน มีผลต่อระดับการให้บริการหรือความพึงพอใจของลูกค้า

ดังนั้น การติดต่อสื่อสารที่ดีส่งผลให้องค์กรเกิดความได้เปรียบในการแข่งขัน เพราะทำให้เกิดการดำเนินงานที่ต่อเนื่อง เกิดการเชื่อมโยงและการไหลของข้อมูล ส่งผลให้กระบวนการเคลื่อนไปได้อย่างมีประสิทธิภาพ

- 2) การบริการลูกค้า (Customer Service) เป็นกิจกรรมที่เกิดขึ้นเพื่อสร้างความพึงพอใจสูงสุดให้กับลูกค้า ซึ่งกิจกรรมนี้ครอบคลุมตั้งแต่การนำส่งสินค้าที่ถูกต้อง ถูกจำนวน ถูกสถานที่ ถูกเวลาตรงตามเงื่อนไขที่ตกลงกันไว้ ด้วยต้นทุนที่ต่ำที่สุดเท่าที่จะทำได้ แต่ทั้งนี้ประสิทธิภาพในการให้บริการจะมากหรือน้อยนั้นต้องขึ้นอยู่กับกิจกรรมทางด้านโลจิสติกส์อื่นประกอบด้วย เช่น กิจกรรมการขนส่งที่เข้าสู่ผลให้ระดับความพึงพอใจของลูกค้าลดลง
- 3) กระบวนการสั่งซื้อ (Order processing) กระบวนการในการจัดการคำสั่งซื้อ ครอบคลุมตั้งแต่การรับคำสั่งซื้อจากลูกค้า การติดต่อสื่อสารกับลูกค้า การตรวจสอบยอดสินค้าคงคลัง รวมถึงรายละเอียดเกี่ยวกับลูกค้า กิจกรรมนี้เป็นจุดเชื่อมต่อระหว่างองค์กรกับลูกค้า ดังนั้นมีผลต่อระดับความพึงพอใจของลูกค้าได้ง่าย จึงควรใช้เวลาในกระบวนการนี้ให้สั้นและหลีกเลี่ยงความผิดพลาดให้ได้มากที่สุด
- 4) การคาดการณ์ความต้องการ (Demand forecasting) เป็นการพยากรณ์ความต้องการในตัวสินค้าหรือบริการของลูกค้า นับว่าเป็นกิจกรรมที่มีความสำคัญในการสร้างผลกำไรหรือทำให้องค์กรขาดทุนได้ การคาดการณ์ความต้องการช่วยให้องค์กรสามารถกำหนดทิศทางในการดำเนินงาน กล่าวคือ สามารถวางแผนความต้องการใช้ทรัพยากรในแต่ละกระบวนการได้อย่างเหมาะสม ส่งผลให้ปริมาณการจัดเก็บสินค้าคงคลังเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ
- 5) การจัดซื้อ (Procurement) การจัดซื้อเป็นกิจกรรมในการจัดหาแหล่งวัตถุดิบเพื่อจัดซื้อสินค้าและวัตถุดิบนั้นๆ รวมไปถึงการบริหารอุปทานโดยรวมตั้งแต่การคัดเลือกผู้ขาย การเจรจาต่อรองราคาหรือเงื่อนไขปริมาณในการสั่งซื้อ และการประเมินคุณภาพของผู้ขายสินค้าและวัตถุดิบนั้นๆ เพื่อให้มั่นใจว่าองค์กรได้รับสินค้าหรือวัตถุดิบที่มีคุณภาพตรงตามความต้องการไปใช้ในการปฏิบัติงานขององค์กรตามส่วนงานต่างๆ ด้วยต้นทุนที่เหมาะสมที่สุดทั้งในตัวสินค้าหรือวัตถุดิบเอง และกระบวนการจัดซื้อ
- 6) การบริหารสินค้าคงคลัง (Inventory Management) การบริหารสินค้าคงคลังเป็นกิจกรรมหนึ่งที่มีผลกระทบต่อประสิทธิภาพการทำงานของส่วนงานอื่น รวมถึงมีผลต่อกำไรขาดทุนขององค์กร เช่น หากระดับสินค้าคงคลังสูงทำให้ต้นทุนในการจัดเก็บดูแลเพิ่มขึ้น หากสินค้าที่เก็บล้าสมัยก็ก่อให้เกิดต้นทุนเพิ่มมากขึ้นอีก ในแง่ของผลกระทบต่อส่วนงานอื่น เช่น หากมีการจัดเก็บสินค้าคงคลังที่น้อย ต้นทุนในการจัดเก็บดูแลก็จะต่ำ แต่องค์กรอาจพบว่าต้นทุนในการขนส่งเพิ่มมากขึ้นก็เป็นได้ เพราะปริมาณการจัดเก็บที่น้อย ทำให้ความถี่ในการขนส่งสูงขึ้น ทั้งนี้ทั้งนั้นต้องพิจารณาประกอบกันไปอยู่เสมอ
- 7) การบริหารการขนส่ง (Transportation Management) การบริหารการขนส่ง หมายรวมถึง การเคลื่อนย้ายวัตถุดิบ หรือสินค้าตั้งแต่จุดเริ่มต้นไปยังจุดที่มีการบริโภค หรือการส่งคืนสินค้าผิดปกติกลับมายังคลังสินค้า รวมถึงการขนย้ายสินค้าเพื่อนำไปยังจุดที่จะทำลาย ทำให้องค์กรต้องคำนึงถึงรูปแบบลักษณะการเลือกวิธีการขนส่งประเภทต่างๆ ที่เหมาะสมกับตัวสินค้า รวมถึงเส้นทางในการขนส่งอีกด้วย

- เช่น ทางอากาศ ทางน้ำ ทางรถไฟ ทางท่อ ทางรถ เป็นต้น เพื่อให้ถูกต้องตามกฎระเบียบของภูมิภาคนั้นๆ และเป็นการสร้างเชื่อมั่นให้กับลูกค้าองค์กร มีความจำเป็นที่จะต้องดำเนินการจัดส่งให้ลูกค้าสถานที่ ถูกเวลาในสภาพที่สมบูรณ์ รวมถึงการควบคุมต้นทุนที่จะเกิดขึ้นให้เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพสูงสุด
- 8) การบริหารคลังสินค้าและการจัดเก็บ (Warehousing และ Storage) กิจกรรมที่เกิดขึ้นภายใน คลังสินค้า ตั้งแต่กระบวนการในการวางโครงสร้างคลังสินค้า การออกแบบและจัดวาง การจัดการ พื้นที่ภายในคลังสินค้านี้ระดับของสินค้าคงคลัง รวมถึงการดูแลรักษา อุปกรณ์เครื่องใช้ต่างๆ ที่จำเป็น ในการดำเนินกิจกรรมภายในคลังสินค้าเพื่อให้การจัดการคลังสินค้าเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพสูงสุด ด้วยต้นทุนที่เหมาะสมที่สุด
  - 9) โลจิสติกส์ย้อนกลับ (Reverse Logistics) กระบวนการจัดการสินค้าที่ถูกส่งกลับคืน ไม่ว่าจะด้วยเหตุผล ที่ว่าสินค้าเสียหาย หรือหมดอายุการใช้งาน เรียกได้ว่าองค์กรมีความจำเป็นในการวางนโยบายที่จะรองรับ สินค้าที่ถูกส่งคืนหรือขยะพวกนี้ได้อย่างมีประสิทธิภาพเพื่อให้เกิดต้นทุนน้อยที่สุด บางครั้งสินค้าเหล่านี้ อาจนำกลับมาสร้างประโยชน์โดยการนำผ่านกระบวนการ หรือนำกลับมาใช้ใหม่ก็เป็นได้ ซึ่งจะช่วยในเรื่อง ของต้นทุนได้เป็นอย่างดี แต่ในกรณีที่เป็นสินค้าอันตราย มีผลต่อสภาพแวดล้อม ปัจจุบันมีกฎระเบียบที่ เคร่งครัดสำหรับเรื่องการทำลาย สินค้าให้เหมาะสมทำให้องค์กรควรตระหนักถึงส่วนนี้ด้วย
  - 10) การจัดเตรียมอะไหล่และชิ้นส่วนต่างๆ (Parts และ Services Support) ส่วนหนึ่งของการบริการ หลังการขาย โดยมีการจัดหาชิ้นส่วน อะไหล่ และเครื่องมืออุปกรณ์ต่างๆ เพื่อเตรียมพร้อมสำหรับ การให้บริการที่รวดเร็วและมีประสิทธิภาพในกรณีที่สินค้าเกิดชำรุดไม่ว่าจะเป็นเพราะจากความ บกพร่องของกระบวนการผลิตหรือจากการใช้งานของลูกค้าเองก็ตาม เพื่อเป็นการรักษาระดับความ พึงพอใจของลูกค้าไว้และรักษาลูกค้าให้คงอยู่กับองค์กรในระยะยาว ดังนั้นองค์กรมีความจำเป็นที่ จะต้องมีระบบการจัดการในส่วนนี้ที่มีประสิทธิภาพ
  - 11) การเลือกที่ตั้งโรงงานและคลังสินค้า (Plant และ Warehouse Site Selection) กิจกรรมการเลือก ที่ตั้งของโรงงานและคลังสินค้าที่เหมาะสม เพื่อให้เกิดความสะดวกในการเข้าถึงและระยะทางการ การขนส่งให้เพิ่มระดับความสามารถในการตอบสนองความต้องการของลูกค้าได้อย่างรวดเร็ว
  - 12) Material Handling กิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับการเคลื่อนย้ายวัตถุดิบ สินค้าระหว่างผลิต และสินค้า สำเร็จรูปภายในโรงงานหรือคลังสินค้าโดยมีวัตถุประสงค์ในการลดระยะทางในการเคลื่อนย้าย จำนวนครั้งในการเคลื่อนย้ายรวมถึงปริมาณของวัตถุที่เคลื่อนย้าย เพื่อให้มีต้นทุนในการจัดการที่ต่ำ ที่สุด เพราะการเคลื่อนย้ายทุกครั้งก่อให้เกิดต้นทุนแก่องค์กรทั้งสิ้น
  - 13) การบรรจุภัณฑ์และหีบห่อ (Packaging และ Packing) วัตถุประสงค์ของบรรจุภัณฑ์และหีบห่อตาม หลักการตลาดมีไว้เพื่อเป็นการปกป้องรายละเอียดของสินค้าและสร้างการรับรู้ในตัวสินค้า แต่ในด้าน โลจิสติกส์ บรรจุภัณฑ์และหีบห่อนั้นมีไว้เพื่อป้องกันตัวสินค้าจากความเสียหาย และอำนวยความสะดวก ในการเคลื่อนย้ายและจัดเก็บ การออกแบบบรรจุภัณฑ์หรือหีบห่อนั้นต้องมีความเหมาะสมกับ อุปกรณ์การขนย้ายและคลังสินค้า เพื่อช่วยในการลดต้นทุนด้านวัตถุดิบ

#### 1.4 ลักษณะการให้บริการธุรกิจโลจิสติกส์ มี 4 ลักษณะคือ

##### 1) แบบภายในประเทศ

การขนส่งภายในประเทศทำการกันเป็นแบบขนส่งทั่ว ๆ ไปและแบบส่งร่วมแต่ยังไม่ถึงมือลูกค้าโดยตรง ทุกวันนี้ มีพัฒนาการออกแบบตัวรถบรรทุกให้มีความสะดวกและทันสมัยมากขึ้น และคงอีกไม่นานนัก จะมีนักลงทุนสร้างเครือข่ายสาขาศูนย์โลจิสติกส์แต่ละภูมิภาคหลายสาขาเพื่อให้ได้รับสินค้าทั้งขาไป และขากลับ เพื่อเป็นการลดต้นทุนและเพิ่มรายได้ ซึ่งส่วนหนึ่งจะทำให้ค่าขนส่งมีราคาถูกลงได้บ้าง การก่อสร้างคลังสินค้าแบบลักษณะโลจิสติกส์จะต้องจ้างวิศวกรซึ่งมีความรู้ด้านโลจิสติกส์พอควร ทั้งนี้ เพื่อออกแบบให้มีความสะดวก ปลอดภัย ทันสมัย และกำหนดสิ่งอำนวยความสะดวกให้ครบถ้วน ใน การที่จะประกอบกิจการของแต่ละสาขานั้น ๆ รวมทั้งการใช้คอมพิวเตอร์ระบบออนไลน์ทั้งในกิจกรรม ของบริษัทและที่จะขยายไปถึงลูกค้าแต่ละรายด้วย การจัดเก็บรักษา การคัดเลือกและแยกหรือรวม สินค้าเพื่อให้เกิดความสะดวกในการที่จะส่งของในคราวต่อไป

##### 2) แบบสากลระหว่างประเทศ (การส่งออกและนำเข้าสินค้า)

การขนส่งสินค้าออกและสินค้าเข้าคือเมื่อสินค้าพร้อมที่จะส่งออกจากโกดังโลจิสติกส์ หรือคลังสินค้า ของโรงงานแล้ว หมายถึงว่ามีการแพคกิ้งเป็นมาตรฐานเพื่อการส่งออกและพร้อมด้วยใบอนุญาตต่าง ๆ ถ้าจำเป็นต้องใช้แล้วบริษัทขนส่งระบบโลจิสติกส์จะดำเนินการล่วงหน้าดังนี้

- การจองเรือเดินสมุทรหรือสายการบิน (Freight forwarder)
- การผ่านพิธีการทางศุลกากรและสิทธิพิเศษต่างๆ ที่จะได้รับขดเชยภาษี
- นำตู้คอนเทนเนอร์มาบรรจุที่โกดังโลจิสติกส์หรือคลังสินค้าของโรงงานแล้วบรรทุกไปที่ท่าเรือที่กำหนดไว้ ระบบโลจิสติกส์สามารถให้บริการกับโรงงานที่มีสินค้าเป็นของตนเองได้ เช่นการตรวจสินค้าที่จะ ส่งออกและทำบัญชีสินค้าคงคลังได้ และหากได้รับความเชื่อถือมากอาจจะให้บริการการบริหาร คลังสินค้าแบบเบ็ดเสร็จและการทำแพคกิ้งคลังสินค้า การบรรจุสินค้าเข้าตู้คอนเทนเนอร์เหมือนในบาง ประเทศก็ได้มีการดำเนินการอยู่บ้างแล้ว

##### 3) งานโครงการขนาดใหญ่

งานก่อสร้างโครงการขนาดใหญ่ที่ต้องใช้เครื่องกลหนักหรือโรงงานอุตสาหกรรมหนักที่ต้องมีเครื่องจักร น้ำหนักมาก อีกทั้งยังเกี่ยวข้องกับการขนส่งวัสดุก่อสร้างหรือวัตถุดิบสำหรับการผลิตจำนวนมาก การ รับงานขนส่งเคลื่อนย้ายเครื่องกลและเครื่องจักรขนาดใหญ่และวัสดุนี้ต้องใช้วิศวกรคิดคำนวณ สำนวณ เส้นทาง วางแผนการทำงานโดยละเอียด ซึ่งงานลักษณะนี้จะต้องเขียนรายงานขั้นตอนในการที่จะ ทำงานและความเป็นไปได้อย่างละเอียดเสนอต่อเจ้าของงาน โดยใช้ระบบโลจิสติกส์มาช่วยในการ จัดการและบริหารวางแผนงานต่าง ๆ ทั้งนี้เพื่อช่วยให้งานนั้นมีความราบรื่นด้วยดี

#### 4) การขนส่งพืชเกษตร-ผลไม้และสัตว์น้ำ

การขนส่งลักษณะนี้จำเป็นต้องใช้รถบรรทุกทุกแบบมิดชิด มีการควบคุมอุณหภูมิ เช่นประมาณ 24 องศา สำหรับพืชเกษตร ทั้งนี้แล้วแต่พืชผักแต่ละชนิด และแช่แข็งสำหรับสัตว์น้ำ การออกแบบภายในรถบรรทุกจะต้องมีชั้นและช่องวางสินค้าเพื่อป้องกันความเสียหายจากการซ้อนทับกัน หรือใส่ภาชนะบรรจุพลาสติกโดนสามารถซ้อนกันได้ ภาชนะบรรจุที่ได้มาตรฐานสามารถใช้ได้ทั้งการส่งภายในประเทศและการส่งออกต่างประเทศด้วย สำหรับการขนส่งสินค้าเกษตรกรรมในปริมาณมากที่ใช้การขนส่งทางน้ำ ถ้าเป็นการส่งออกก็จะใช้เรือฉลอมซึ่งสามารถเข้าไปเทียบท่าเรือเดินสมุทรได้โดยตรง

ภาชนะบรรจุกล่องกระดาษหลายชนิดซึ่งมีความแข็งแรงพอที่จะซ้อนกันได้สูงก็เป็นสิ่งจำเป็น เพื่อให้สินค้านั้นๆ ปลอดภัย แต่ก็ต้องเสียค่าบริการกล่องกระดาษด้วย สำหรับสินค้าที่อาจแตกเสียหายได้ง่าย ก็ต้องทำการแพ็คกิ้งใหม่หรืออาจจะใช้วิธีตอกลังไม้เพิ่ม ถึงแม้ว่าจะเสียค่าใช้จ่ายเพิ่มขึ้นบ้างแต่สินค้าถึงมือผู้รับโดยปลอดภัย ปัจจุบันได้มีการพัฒนาด้านบรรจุภัณฑ์อย่างมาก ในต่างประเทศที่เจริญมากแล้ว ภาชนะบรรจุมักเน้นให้มีแบบที่สวยงามอย่างพิถีพิถัน ซึ่งราคาภาชนะบรรจุอาจสูงมากพอ ๆ กับราคาสินค้า โดยเฉพาะสินค้าที่เป็นของกินและอาหาร

การประหยัดพลังงานขนส่ง การขนส่งนอกจากการกำหนดความเร็วแล้ว มีการอบรมให้พนักงานขับรถคำนึงถึงการประหยัดพลังงาน กฎจราจร เส้นทางในการขนส่ง รายละเอียดการประกันภัย การบำรุงรักษาสภาพรถให้ดีตามกำหนดเวลา ปัจจุบันมีการใช้กล่องดำหรือวิธีอื่น ๆ มาใช้ตรวจสอบการทำงานของรถแต่ละคัน และตรวจสอบวิเคราะห์การสิ้นเปลืองของการใช้น้ำมันเชื้อเพลิง ในต่างประเทศที่เจริญมากมีการใช้ระบบดาวเทียมติดตามการเดินทางของรถแต่ละคัน ซึ่งทำให้สามารถสื่อสารกับพนักงานขับรถได้ตลอดเวลา

#### 1.5 การพัฒนาธุรกิจโลจิสติกส์เพื่อเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจ

ธุรกิจโลจิสติกส์ เริ่มต้นการพัฒนาจากการจัดส่งสินค้าเป็นหลัก ต่อมาธุรกิจที่เกี่ยวกับการขนส่งสินค้าได้แตกย่อยออกมาเป็นบริการจัดการคลังสินค้า การบริการกระจายสินค้า การบริการบรรทุกสินค้า และการขนส่งสินค้านานาชาติ ต่อมาธุรกิจโลจิสติกส์ได้ผนวกขึ้นก่อนการผลิต (Pre-production) เข้ามารวมด้วย เช่น การจัดหาวัตถุดิบ และการสต็อกสินค้า มาจนถึงยุคปัจจุบัน โลจิสติกส์ได้รวมไปถึงการจัดการห่วงโซ่อุปทานทั้งระบบ โดยรวมผู้ที่เกี่ยวข้องกับผลิตและการกระจายสินค้าทั้งหมด เช่น Supplier ผู้ผลิต ผู้ค้า และผู้จัดจำหน่าย นอกจากนี้ยังเกิดบริษัทข้ามชาติขนาดใหญ่ที่ให้บริการธุรกิจโลจิสติกส์สมัยใหม่แบบครบวงจรที่เรียกว่า Third Party Logistics (3PLs) ซึ่งทำหน้าที่ประสานภารกิจต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับโลจิสติกส์เข้าด้วยกัน ตั้งแต่การบรรจุหีบห่อ การติดฉลากสินค้า การจัดส่งสินค้า และการกระจายสินค้า ทั้งนี้เนื่องจากผู้ผลิตต้องการลดความเสี่ยงในเรื่องโลจิสติกส์ซึ่งมีความซับซ้อนมากขึ้น

การรวมตัวกันของประชาคมอาเซียนในปี 2558 เกี่ยวข้องกับการพัฒนาใน 3 เสาหลัก ได้แก่

- 1) ประชาคมสังคมและวัฒนธรรมอาเซียน
- 2) ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน หรือ AEC
- 3) ประชาคมการเมืองและความมั่นคงอาเซียน

การรวมตัวกันเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนได้กำหนดเป้าหมายไว้อย่างชัดเจน ในคุณลักษณะ 4 ประการ เพื่อเพิ่มศักยภาพในการแข่งขันของอาเซียนกับโลกได้แก่

- การเป็นตลาดและฐานการผลิตเดียวเน้นการเคลื่อนย้ายสินค้า การบริการ การลงทุน เงินทุน และแรงงาน มีฝีมือระหว่างกันอย่างเสรีรวมถึงการเปิดเสรีในภาคบริการสาขาเร่งรัดต่างๆ ซึ่งรวมถึงภาคโลจิสติกส์ด้วย
- การมีขีดความสามารถในการแข่งขันสูง เน้นการดำเนินนโยบายการแข่งขันการพัฒนา โครงสร้างพื้นฐาน การคุ้มครองทรัพย์สินทางปัญญา การพัฒนา ICT และพลังงาน
- การมีพัฒนาการทางเศรษฐกิจที่เท่าเทียมกัน มุ่งส่งเสริมการมีส่วนร่วมและการขยายตัวของ SMEs ให้ความช่วยเหลือแก่สมาชิกใหม่(CLMV) เพื่อลดช่องว่างของระดับการพัฒนา
- การบูรณาการเข้ากับเศรษฐกิจโลกได้อย่างสมบูรณ์เน้นการเปิดเขตการค้าเสรี(Free Trade Agreement) และพันธมิตรทางเศรษฐกิจ (Closer Economic Partnership) กับประเทศคู่ค้าสำคัญ

สำหรับเงื่อนไขการเปิดเสรีในธุรกิจภาคบริการที่เกี่ยวข้องกับโลจิสติกส์ (ครอบคลุมถึงบริการขนส่งทางทะเล ถนน ราง อากาศ การจัดส่งพัสดุบริการยกขนสินค้าที่ขนส่งทาง ทะเล บริการโกดังและคลังสินค้า ตัวแทนรับจัดการขนส่งสินค้า บริการบรรจุกัญธภัณฑ์บริการ บริหารจัดการพิธีการศุลกากร) จะอนุญาตให้นักลงทุนสัญชาติอาเซียนเข้ามาถือหุ้นในธุรกิจไทยได้อย่างน้อยร้อยละ 70 ตั้งแต่ปี 2556 เป็นต้นไป บริการบางสาขาที่ไม่มีกฎหมายกำกับดูแลเฉพาะ จึงมีความเสี่ยงที่จะได้รับผลกระทบอย่างรุนแรงในช่วงแรก ซึ่งถือเป็นความท้าทายที่ LSPs สัญชาติไทยจะต้องเผชิญ

สิ่งหนึ่งที่ต้องทำความเข้าใจคือการรวมตัวกันเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน ในปี 2558 เป็นเพียงจุดเริ่มต้นอย่างเป็นทางการที่ประเทศไทยและประเทศเพื่อนบ้านจะก้าวผ่านไปสู่เวทีการแข่งขันใหม่ (New Business Platform) ซึ่งจะขยายเป็นการแข่งขันในลักษณะของ “กลุ่มเศรษฐกิจต่อไป” บนเวทีการค้าโลกแต่ละประเทศที่อยู่ในระยะการเปลี่ยนผ่านนี้จำเป็นต้องมองให้ไกลไปข้างหน้าว่าเป้าหมายของการพัฒนาอาเซียนไม่ใช่เพื่อการแข่งขัน หากผลประโยชน์ภายในกลุ่มประเทศสมาชิก แต่เป็นการยกระดับคุณภาพชีวิตและสร้างความเข้มแข็งทางเศรษฐกิจและสังคมที่ยั่งยืนของประชาชนในภูมิภาคอาเซียน บนพื้นฐานความร่วมมือและการพึ่งพาทรัพยากรร่วมกันให้สอดคล้องกับวิสัยทัศน์ที่กำหนดไว้ในแผนแม่บทว่าด้วยความเชื่อมโยงระหว่างกันในอาเซียน (Master Plan on ASEAN Connectivity) ซึ่งกล่าวไว้ว่า “เพื่อให้อาเซียนเป็นศูนย์รวมของชาติเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ที่มองไปข้างหน้า อยู่ร่วมกันอย่างมีสันติภาพ มั่นคง และเจริญรุ่งเรือง รวมตัวกันเป็นหุ้นส่วนของการพัฒนาอย่างมีพลวัตและเป็นประชาคมที่เอื้ออาทร”

แผนแม่บทฯ ดังกล่าวมีสาระสำคัญครอบคลุมองค์ประกอบความเชื่อมโยงใน 3 ด้าน ได้แก่

- 1) ความเชื่อมโยงด้านโครงสร้างพื้นฐานทางกายภาพ (Infrastructure) ทั้งด้านการคมนาคมขนส่ง เทคโนโลยีสารสนเทศ และโครงข่ายพลังงาน โครงการที่สำคัญ เช่น โครงข่ายทางหลวงอาเซียน เส้นทางรถไฟสิงคโปร์-คุนหมิง โครงการพัฒนาศักยภาพ ท่าเรือในภูมิภาค 47 แห่ง โครงการ ASEAN Power Grid (APG) และ Trans-ASEAN Gas Pipeline (TAGP) เป็นต้น
- 2) ความเชื่อมโยงด้านกฎระเบียบ (Institution) เป็นการจัดระบบสถาบันอย่างมีประสิทธิภาพเพื่ออำนวยความสะดวกด้านการค้าและการขนส่ง โดยมีโครงการเร่งด่วน ได้แก่ การจัดตั้งระบบอำนวยความสะดวกด้านศุลกากรด้วยอิเล็กทรอนิกส์ ณ จุดเดียวในระดับประเทศและอาเซียน (National Single Window & ASEAN Single Window) เป็นต้น

- 3) ความเชื่อมโยงด้านประชาชน (People) ซึ่งเน้นเพิ่มอำนาจให้กับภาคประชาชนในประเทศสมาชิก แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 11 กำหนดวิสัยทัศน์ไว้ว่า “สังคมอยู่ร่วมกันอย่างมีความสุข ด้วยความเสมอภาค เป็นธรรม และมีภูมิคุ้มกันต่อการเปลี่ยนแปลง” ประกอบด้วย 6 ประเด็น ยุทธศาสตร์ คือ (1) ยุทธศาสตร์การสร้างความเป็นธรรมในสังคม (2) ยุทธศาสตร์การพัฒนาคนสู่สังคมแห่งการเรียนรู้ตลอดชีวิตอย่างยั่งยืน (3) ยุทธศาสตร์ความเข้มแข็งภาคเกษตร ความมั่นคงของอาหารและพลังงาน (4) ยุทธศาสตร์การปรับโครงสร้างเศรษฐกิจสู่การเติบโตอย่างมีคุณภาพและยั่งยืน (5) ยุทธศาสตร์การสร้างเชื่อมโยงกับประเทศในภูมิภาคเพื่อความมั่นคงทางเศรษฐกิจและสังคม และ (6) ยุทธศาสตร์การจัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมอย่างยั่งยืน

ซึ่งประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 4 และ 5 เป็นประเด็นที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาระบบโลจิสติกส์โดยตรง ประกอบด้วยสาระสำคัญ ดังนี้

ยุทธศาสตร์ที่ 4 การปรับโครงสร้างเศรษฐกิจสู่การเติบโตอย่างมีคุณภาพและยั่งยืน มุ่งพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานและโลจิสติกส์ด้วยการ

- 1) ผลักดันการพัฒนาการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ เช่น พัฒนาปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งไปสู่การขนส่งในรูปแบบอื่นๆ ที่มีต้นทุนการขนส่งต่อหน่วยและมีการใช้พลังงานที่มีประสิทธิภาพ พัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานและระบบบริหารจัดการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบที่เชื่อมโยงการขนส่งทุกโหมด การขนส่งในลักษณะบูรณาการทั้งภายในประเทศและระหว่างประเทศ และพัฒนาระบบบริหารจัดการรวบรวมและกระจายสินค้าที่มีประสิทธิภาพ เป็นต้น
- 2) ปรับปรุงประสิทธิภาพการบริหารจัดการโลจิสติกส์โดยเน้นผลิตกุศลกรด้านโลจิสติกส์ที่มีความเป็นมืออาชีพ พัฒนาระบบและบริหารเครือข่ายธุรกิจขนส่งและโลจิสติกส์ ตลอดทั้งห่วงโซ่อุปทาน และปรับปรุงกฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้องรวมทั้งสนับสนุนการวิจัย พัฒนานวัตกรรมเพื่อการพัฒนาโลจิสติกส์และยกระดับประสิทธิภาพกระบวนการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่งสินค้าผ่านแดนและข้ามแดน ตลอดจนเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการขนส่ง และการกำหนดบทบาทของท่าอากาศยาน และท่าเรือหลักของประเทศ

3) พัฒนาระบบขนส่งทางรถไฟ โดยบูรณะปรับปรุงทางรถไฟ ก่อสร้างทางคู่ในเส้นทางรถไฟสายหลัก และจัดการจักรและล้อเลื่อน รวมทั้งปรับปรุงระบบอาณัติสัญญาณให้มีความทันสมัย และพัฒนาเส้นทางรถไฟความเร็วสูงเชื่อมโยงสู่เมืองต่างๆ ในภูมิภาคและกลุ่มประเทศอาเซียน ตลอดจนปรับโครงสร้างการรถไฟแห่งประเทศไทย

ยุทธศาสตร์ที่ 5 การสร้างความเชื่อมโยงกับประเทศในภูมิภาคเพื่อความมั่นคงทางเศรษฐกิจและสังคม โดยมีกลยุทธ์ด้านการพัฒนาความเชื่อมโยงด้านการขนส่งและระบบโลจิสติกส์ ภายใต้กรอบความร่วมมือในอนุภูมิภาคต่างๆ ประกอบด้วยแนวทางสำคัญดังนี้

- 1) พัฒนาบริการขนส่งและโลจิสติกส์ที่มีประสิทธิภาพและได้มาตรฐานสากล เช่น พัฒนาด้านศุลกากรชายแดน ศูนย์เศรษฐกิจชายแดน และการอำนวยความสะดวกการค้าผ่านแดน พัฒนาระบบเครือข่ายและการบริหารเครือข่ายธุรกิจของภาคบริการขนส่งและโลจิสติกส์ ตลอดทั้งห่วงโซ่อุปทานในภูมิภาคและรัฐลงทุนนำในโครงการที่มีความสำคัญเชิงยุทธศาสตร์ของประเทศในแต่ละแนวพื้นที่เศรษฐกิจ เป็นต้น
- 2) ปรับปรุงกฎระเบียบการขนส่งคนและสินค้าที่เกี่ยวข้อง เพื่อลดจำนวนเอกสาร ต้นทุนการดำเนินงาน และระยะเวลาที่ใช้ในกระบวนการขนส่งผ่านแดนและข้ามแดน เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของไทยและอนุภูมิภาคโดยรวมในด้านการลดต้นทุนค่าขนส่งและโลจิสติกส์
- 3) พัฒนาบุคลากรในธุรกิจการขนส่งและโลจิสติกส์ทั้งในด้านทักษะภาษาต่างประเทศ และความรู้ด้านบริหารจัดการโลจิสติกส์และพัฒนาผู้ประกอบการโดยเฉพาะระดับ SMEs รวมทั้งพัฒนาสมรรถนะการเป็นผู้ประกอบการของไทยให้สามารถริเริ่มธุรกิจระหว่างประเทศได้
- 4) เชื่อมโยงการพัฒนาเศรษฐกิจตามแนวพื้นที่ชายแดนและเขตเศรษฐกิจชายแดน โดยเชื่อมโยงเครือข่ายการขนส่งที่เชื่อมโยงปัจจัยการผลิต ระบบการผลิต ห่วงโซ่การผลิตระหว่างประเทศ และประตูส่งออกตามมาตรฐานสากลอย่างมีประสิทธิภาพ นอกจากนี้ยังมีกลยุทธ์ด้านการพัฒนาการผลิตและการลงทุนตามแนวพื้นที่พัฒนาเศรษฐกิจและพัฒนาเศรษฐกิจชายแดน ซึ่งเป็นยุทธศาสตร์เชิงพื้นที่ที่จะสามารถสนองตอบการปรับโครงสร้างทางเศรษฐกิจของประเทศได้

จะเห็นได้ว่าความพยายามในการกำหนดยุทธศาสตร์และกลยุทธ์เชิงลึกสำหรับการพัฒนาด้านโลจิสติกส์ในระยะต่อไปนั้นมุ่งหมายจะสร้าง The Right Strategy ให้เกิดขึ้นในประเทศไทยอย่างแท้จริง ซึ่งจำเป็นที่ทุกภาคส่วนจะต้องเข้าใจและเห็นภาพถึงมิติของการแข่งขันธุรกิจในอนาคต (Landscape of Competition) ให้ตรงกัน อันจะเป็นแรงผลักดันให้ผู้ประกอบการไทยกลายเป็นผู้เล่นบนเวทีการค้าการลงทุนระดับภูมิภาคอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้

ทิศทางของแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศในช่วงต่อไป จึงควรเน้นการต่อยอดและใช้ประโยชน์จากองค์ประกอบพื้นฐานที่ได้รับการพัฒนาในช่วงที่ผ่านมา เพื่อสนับสนุนให้เกิดการดำเนินธุรกิจเชิงรุกของผู้ประกอบการไทย โดยมุ่งเป้าหมาย ให้ธุรกิจไทยสามารถเข้าไปคุมเส้นทางการตลาดและการค้าในแต่ละประเทศ และกลายเป็นส่วนหนึ่งของ Regional Supply Chain ได้สำเร็จ ซึ่งจำเป็นต้องอาศัยปัจจัยแวดล้อมที่เอื้อต่อการเริ่มต้นธุรกิจหรือลดความเสี่ยงของผู้ประกอบการไทยในการออกไปแข่งขัน

ในตลาดภูมิภาคและการปรับตัวของทุกภาคส่วน ดังนั้น เพื่อสนับสนุนให้ผู้ประกอบการไทยสามารถแข่งขันได้ภายใต้ภาวะแวดล้อมใหม่นี้ แนวทางการพัฒนาระบบโลจิสติกส์และการปรับตัวของผู้ประกอบการไทยควรอยู่บนหลักการพื้นฐาน ดังนี้

- ยกระดับผู้ประกอบการไทยให้เป็นผู้ประกอบการข้ามชาติจากการเป็นผู้ผลิตสินค้า (Mere Producers) สู่นักธุรกิจ (Businessmen) ซึ่งมีความรู้เรื่องลูกค้า ตลาด และอื่นๆ มีความเป็นสากลและมีอาชีพซึ่งจำเป็นต้องปรับทั้งในแง่ของทัศนคติ ทักษะ องค์ความรู้ และความเข้าใจในกลุ่มลูกค้าอย่างแท้จริง รวมถึงสร้างโอกาสในการเข้าถึงแหล่งเงินทุนสนับสนุนต่างๆ
- ส่งเสริมให้ธุรกิจให้บริการโลจิสติกส์ของไทยมีโอกาสการเข้าไปควบคุมช่องทางการค้าในตลาดคู่ค้าที่สำคัญด้วยมาตรการส่งเสริมทางภาษี สิทธิประโยชน์ หรือลักษณะการบุกตลาดที่เหมาะสมกับบริบทในแต่ละประเทศ
- สร้างพันธมิตรธุรกิจอย่างใกล้ชิดระหว่างผู้ประกอบการในภาคการผลิต และ LSPs เพื่อเสริมกำลังในการรุกไปด้วยกัน กล่าวคือ ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ ประเทศไทยต้องเปิดเสรีการค้าบริการสาขาโลจิสติกส์ตามข้อตกลงในการรวมตัวกันเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน โดยมี เป้าหมายหลักเพื่อให้ผู้ประกอบการในประเทศกลุ่มอาเซียนต่างสามารถเข้าไปลงทุนโดยถือหุ้นได้ 70% ในธุรกิจโลจิสติกส์ได้

#### 1.6 การพัฒนาบุคลากรด้านโลจิสติกส์เพื่อรองรับประชาคมเศรษฐกิจ

กองพัฒนาศักยภาพแรงงานและผู้ประกอบกิจการ มีภารกิจด้านศึกษา วิเคราะห์ และวิจัย เพื่อกำหนดมาตรการและแนวทางในการพัฒนาศักยภาพแรงงานและผู้ประกอบกิจการ รวมถึงร่วมหรือสนับสนุนการปฏิบัติงานของหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้อง ดังนั้น การพัฒนาบุคลากรด้านโลจิสติกส์จึงเป็นภารกิจหนึ่งที่หน่วยงานต้องดำเนินการให้สอดคล้องกับแผนยุทธศาสตร์ของคณะกรรมการพัฒนาแรงงานและประสานงานการฝึกอาชีพแห่งชาติ (กพร.ปช.) ด้านการพัฒนากำลังแรงงานในอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ โดยกรมพัฒนาฝีมือแรงงาน มีหลักสูตรกลางที่รองรับการพัฒนาากำลังแรงงานดังกล่าว ดังนี้

- 1) ระบบการบรรจุภัณฑ์สำหรับโลจิสติกส์
- 2) พื้นฐานระบบไฮดรอลิกส์และการใช้งานในขบวนการโลจิสติกส์
- 3) พนักงานควบคุมเครื่องจักรรถยก
- 4) การวางแผนขบวนการผลิต
- 5) การวางแผนกลยุทธ์สำหรับโลจิสติกส์
- 6) การพัฒนาโลจิสติกส์ในประเทศไทย
- 7) การบำรุงรักษาเครื่องยนต์เบื้องต้นด้านโลจิสติกส์
- 8) การบริหารจัดการระบบโลจิสติกส์และโซ่อุปทาน
- 9) การบริหารโลจิสติกส์และงบประมาณ
- 10) การบริหารต้นทุนขนส่งและการประกันภัย
- 11) การบริหารความสัมพันธ์กับผู้ขาย

- 12) การบริหารการขนส่งอย่างมีประสิทธิภาพ
- 13) การซ่อมเครื่องยนต์คอมมอนเรลเพื่อการขนส่ง
- 14) การเจรจาต่อรองทางธุรกิจ
- 15) การจัดการคลังสินค้ายุคใหม่อย่างมีประสิทธิภาพ
- 16) การจัดการคลังสินค้า
- 17) การจัดระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ
- 18) Logistic & Supply Chain Management กับการบริหารสินค้าคงคลัง
- 19) การบริหารจัดการระบบโลจิสติกส์และโซ่อุปทาน
- 20) การจัดการสินค้าคงคลังและคลังสินค้า
- 21) การวางแผนความต้องการ และการวางแผนการผลิต
- 22) การปรับปรุงขั้นตอนกระบวนการทำงาน
- 23) การควบคุมคุณภาพสินค้าและบริการ
- 24) การลดความสูญเสียในวงจรการผลิต
- 25) การใช้และบำรุงรักษารถยก
- 26) เทคนิคการขับรถยนต์ (รถบรรทุก)
- 27) เทคนิคการขับรถยนต์ (รถโดยสารสาธารณะ)
- 28) พนักงานขับรถยนต์ (รถโดยสารสาธารณะ)
- 29) พนักงานขับรถยนต์ (รถบรรทุก)
- 30) คนประจำเรือพาณิชย์ (ฝ่ายเดินเรือ)
- 31) คนประจำเรือพาณิชย์ (ฝ่ายช่างกลเรือ)

สำหรับความร่วมมือในการพัฒนาบุคลากรด้านโลจิสติกส์ร่วมกับหน่วยงานอื่น กองพัฒนาศักยภาพแรงงาน และผู้ประกอบการ ร่วมกับ สมาคมผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ (Thai International Freight Forwarders Association : TIFFA) ได้จัดทำโครงการความร่วมมือเพื่อพัฒนาบุคลากรด้านโลจิสติกส์รองรับการขนส่ง และการค้าระหว่างประเทศให้มีทักษะและคุณลักษณะที่ตรงตามความต้องการของผู้ประกอบการและบรรเทาปัญหาการขาดแคลนบุคลากรในธุรกิจรับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศในระยะเร่งด่วน

## 2. การเผยแพร่ความรู้เรื่อง การพัฒนาธุรกิจโลจิสติกส์เพื่อเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

- เผยแพร่ผ่านเอกสาร
- เผยแพร่ผ่านเว็บไซต์

### 3. เครื่องมือการจัดการความรู้ (KM Tools) การถ่ายทอดความรู้เรื่อง การพัฒนาธุรกิจโลจิสติกส์เพื่อเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

- ชุมชนนักปฏิบัติ (Community of Practice-CoP) เป็นเครือข่ายความสัมพันธ์ที่ไม่เป็นทางการ เกิดจากความใกล้ชิด ความพึงพอใจ ความสนใจและพื้นฐานที่ใกล้เคียงกัน ลักษณะที่ไม่เป็นทางการจะเอื้อต่อการเรียนรู้และการสร้างความรู้ใหม่ๆ มากกว่าโครงสร้างที่เป็นทางการ
- เพื่อนช่วยเพื่อน (Peer Assist) เป็นการประชุมซึ่งเชิญสมาชิกจากทีมอื่นมาแบ่งปันประสบการณ์ ความรู้ ความเข้าใจให้แก่ทีม ซึ่งต้องการความช่วยเหลือ ผู้ที่ถูกเชิญมาอาจจะเป็นคนที่อยู่ในองค์กรอื่นก็ได้
- แหล่งผู้รู้ในองค์กร (Center of Excellence-CoE) โดยกำหนดแหล่งผู้รู้ในองค์กร (Center of Excellence) หรือทราบว่าจะสามารถติดต่อสอบถามผู้รู้ได้ที่ไหน อย่างไร (Expertise Locators) จึงเป็นอะไรที่มากกว่ารายชื่อผู้เชี่ยวชาญในแต่ละด้าน
- เวที ถาม-ตอบ (Forum) เป็นอีกหนึ่งเวทีในการที่เราสามารถโดยคำถามเข้าไปเพื่อให้ผู้รู้ที่อยู่ร่วมใน Forum ช่วยกันตอบคำถามหรือส่งต่อให้ผู้เชี่ยวชาญอื่นช่วยตอบ หากองค์กรมีการจัดตั้งชุมชนนักปฏิบัติ (Community of Practice CoP) หรือมีการกำหนดแหล่งผู้รู้ในองค์กร (Center of Excellence-CoE) แล้วคำถามที่เกิดขึ้นสามารถส่ง/ยิง เข้าไปใน Forum ซึ่งอยู่ใน CoP หรือ CoE เพื่อหาคำตอบในลักษณะ “Pull Information”

### 4. ระดับของความรู้ที่มีอิทธิพลส่งผลต่อการเรียนรู้

- ความรู้เชิงทฤษฎี (Know-What) เป็นความรู้เชิงข้อเท็จจริง รู้อะไร เป็นอะไร จะพบในผู้ที่สำเร็จการศึกษาใหม่ๆ ที่มีความรู้โดยเฉพาะความรู้ที่จำมาได้จากความรู้ชัดแจ้งซึ่งได้จากการได้เรียนมาก แต่เวลาทำงานก็จะไม่มั่นใจ มักจะปรึกษารุ่นพี่ก่อน
- ความรู้เชิงทฤษฎีและเชิงบริบท (Know-How) เป็นความรู้เชื่อมโยงกับโลกของความเป็นจริง ภายใต้อสภาพความเป็นจริงที่ซับซ้อนสามารถนำเอาความรู้ชัดแจ้งที่ได้มาประยุกต์ใช้ตามบริบทของตนเองได้ มักพบในคนที่ทำงานไปหลายๆ ปี จนเกิดความรู้ฝังลึกที่เป็นทักษะหรือประสบการณ์มากขึ้น
- ความรู้ในระดับที่อธิบายเหตุผล (Know-Why) เป็นความรู้เชิงเหตุผลระหว่างเรื่องราวหรือเหตุการณ์ต่างๆ ผลของประสบการณ์แก้ปัญหาที่ซับซ้อน และนำประสบการณ์มาแลกเปลี่ยนเรียนรู้กับผู้อื่น เป็นผู้ทำงานมาระยะหนึ่งแล้วเกิดความรู้ฝังลึก สามารถถอดความรู้ฝังลึกของตนเองมาแลกเปลี่ยนกับผู้อื่นหรือถ่ายทอดให้ผู้อื่นได้พร้อมทั้งรับเอาความรู้จากผู้อื่นไปปรับใช้ในบริบทของตนเองได้
- ความรู้ในระดับคุณค่า ความเชื่อ (Care-Why) เป็นความรู้ในลักษณะของความคิดริเริ่ม สร้างสรรค์ที่ซับซ้อนมาจากภายในตนเองจะเป็นผู้ที่สามารถสกัด ประมวล วิเคราะห์ความรู้ที่ตนเองมีอยู่ กับความรู้ที่ตนเองได้รับมาสร้างเป็นองค์ความรู้ใหม่ขึ้นมาได้ เช่น สร้างตัวแบบหรือทฤษฎีใหม่หรือนวัตกรรมขึ้นมาใช้ในการทำงานได้

### 5. องค์ประกอบสำคัญของการจัดการความรู้ (Knowledge Process)

1. “คน” ถือเป็นองค์ประกอบที่สำคัญที่สุดเพราะเป็นแหล่งความรู้ และเป็นผู้นำความรู้ไปใช้ให้เกิดประโยชน์
2. “เทคโนโลยี” เป็นเครื่องมือเพื่อให้คนสามารถค้นหา จัดเก็บ แลกเปลี่ยน รวมทั้งนำความรู้ไปใช้อย่างง่ายและรวดเร็วขึ้น
3. “กระบวนการความรู้” นั้น เป็นการบริหารจัดการ เพื่อนำความรู้จากแหล่งความรู้ไปให้ผู้รู้ เพื่อทำให้เกิดการปรับปรุง และนวัตกรรม

### 6. กระบวนการจัดการความรู้ (Knowledge Management) เป็นกระบวนการที่จะช่วยให้เกิดพัฒนาการของความรู้ หรือการจัดการความรู้ที่จะเกิดขึ้นภายในองค์กรมีดังนี้

#### ขั้นตอนที่ 1 การบ่งชี้ความรู้

เป็นการพิจารณาว่าองค์กรทำงานมีเป้าหมายคืออะไร และทำงานเพื่อให้บรรลุเป้าหมายอย่างไร องค์กรจำเป็นต้องใช้อะไร ขณะนี้มีความรู้อะไรบ้าง อยู่ในรูปแบบใด อยู่ที่ใคร และเพียงพอหรือไม่

#### ขั้นตอนที่ 2 การสร้างและแสวงหาความรู้

การสร้างความรู้ใหม่ แสวงหาความรู้จากภายนอกเพิ่มเติมให้มากที่สุด รวมถึงรักษาความรู้เก่าไว้ด้วย

#### ขั้นตอนที่ 3 การจัดความรู้ให้เป็นระบบ

นำความรู้เรื่อง แนวทางการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ควบคุมงาน มาวางโครงสร้างความรู้ และจัดเก็บความรู้ให้เป็นระบบ พร้อมทั้งปรับปรุงข้อมูลให้เป็นปัจจุบัน

#### ขั้นตอนที่ 4 ประมวลและกลั่นกรองความรู้

โดยการปรับปรุงรูปแบบเอกสารให้เป็นมาตรฐาน ใช้ภาษาเดียวกัน และปรับปรุงเนื้อหาให้สมบูรณ์มากยิ่งขึ้น

#### ขั้นตอนที่ 5 การเข้าถึงความรู้

การทำให้ผู้ใช้ความรู้เข้าถึงความรู้ที่ต้องการได้ง่ายและสะดวก โดยจัดทำระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ (IT) บอร์ดประชาสัมพันธ์ ไว้เป็นช่องทางในการเผยแพร่ความรู้

#### ขั้นตอนที่ 6 การแบ่งปันแลกเปลี่ยนความรู้

จัดทำเป็นเอกสาร ฐานความรู้ เทคโนโลยีสารสนเทศ จัดกิจกรรมให้บุคลากรในองค์กรได้แลกเปลี่ยนเรียนรู้ มีระบบพี่เลี้ยง มีการสับเปลี่ยนงาน มีการยืมตัว

#### ขั้นตอนที่ 7 การเรียนรู้

กำหนดให้บุคลากรในองค์กรต้องเรียนรู้ และนำความรู้ไปใช้ให้เกิดการเรียนรู้และประสบการณ์ใหม่ และหมุนเวียนต่อไปอย่างต่อเนื่อง เพื่อให้การทำงานมีประสิทธิภาพมากขึ้น

## กฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้อง

### 1. กฎหมายทั่วไป ได้แก่

- พระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว พ.ศ. 2542 พระราชบัญญัติส่งเสริมการลงทุน พ.ศ. 2520 และฉบับแก้ไขเพิ่มเติมฉบับที่ 2 พ.ศ. 2534 และฉบับที่ 3 พ.ศ. 2544
- พระราชบัญญัติการทางานของคนต่างด้าว พ.ศ. 2551

### 2. กฎหมายเฉพาะเกี่ยวกับบริการขนส่งและโลจิสติกส์ ได้แก่ พระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 โดยแยกเป็น

- การขนส่งทางบก ประกอบด้วย
  - พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522
  - พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522
  - พระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2494
  - พระราชบัญญัติการรถไฟขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2543
- การขนส่งทางอากาศ ประกอบด้วย
  - พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 249
- การขนส่งทางน้ำ ประกอบด้วย
  - พระราชบัญญัติส่งเสริมการพาณิชย์นาวี พ.ศ. 2521
  - พระราชบัญญัติเรือไทย พ.ศ. 2481

### 3. ข้อกำหนดของประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC) ศึกษาพิมพ์เขียวเพื่อการจัดตั้งประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC Blueprint) ร่างสุดท้าย 17 กันยายน 2007

## ปัญหาและอุปสรรค

เนื่องจากมีข้อมูลจำนวนมากและมาจากหลายแหล่งข้อมูล จึงใช้เวลาในการรวบรวมเป็นระยะเวลาอันยาวนาน อาจทำให้ได้ข้อมูลไม่สมบูรณ์

## อ้างอิง

- <http://logisticshubth.com/25-asean-cate/81-the-impact-of-provisions-european-economic-community-aec-business-logistics-of-thailand.html>
- <http://phichit.dlt.go.th/kung/21.pdf>
- <http://www.dpim.go.th/articles/article?catid=136&articleid=330>