

กลยุทธ์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์กับซัพพลายเชนของ
อาหารทะเลแช่แข็งแบบยั่งยืน

โดย

นายธีรพงศ์ จันศิริ
ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร บริษัท ไทยยูเนียน กรุ๊ป จำกัด

นักศึกษาวิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร
หลักสูตรการป้องกันราชอาณาจักร รุ่นที่ 62
ประจำปีการศึกษา พุทธศักราช 2562 – 2563

หนังสือรับรอง

วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร ได้อนุมัติให้เอกสารวิจัยส่วนบุคคล เรื่อง “กลยุทธ์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์กับซัพพลายเชนของอาหารทะเลแช่แข็งแบบยั่งยืน” ลักษณะวิชา การเศรษฐกิจ ของ นายธีรพงศ์ จันศิริ เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตร การป้องกันราชอาณาจักร รุ่นที่ 62 ประจำปีการศึกษา พุทธศักราช 2562 – 2563

พลโท

(พิสิทธิ์ ปฐมเอม)

ผู้อำนวยการวิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร
สถาบันวิชาการป้องกันประเทศ

บทคัดย่อ

เรื่อง กลยุทธ์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์กับซัพพลายเชนของอาหารทะเลแช่แข็งแบบยั่งยืน
ลักษณะวิชา การเศรษฐกิจ
ผู้วิจัย นายธีรพงศ์ จันศิริ **หลักสูตร** วปอ. **รุ่นที่** 62

การศึกษาเรื่อง “กลยุทธ์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์กับซัพพลายเชนของอาหารทะเลแช่แข็งแบบยั่งยืน” มีวัตถุประสงค์ในการศึกษา เพื่อศึกษาการบริหารจัดการกระบวนการโลจิสติกส์ในอุตสาหกรรมอาหารทะเลแช่แข็งของประเทศไทยในปัจจุบัน เพื่อศึกษาวิเคราะห์ปัญหาและอุปสรรคการลดต้นทุนโลจิสติกส์ในอุตสาหกรรมอาหารทะเลแช่แข็งในปัจจุบัน เพื่อเสนอแนวทางการบริหารจัดการอาหารทะเลแช่แข็งด้วยโลจิสติกส์ ดำเนินการวิจัยโดยการศึกษจากการสัมภาษณ์จากผู้ประกอบกิจการในด้านอุตสาหกรรมอาหารทะเลแช่แข็งของประเทศไทยและศึกษาจากตำราเอกสารต่างๆ

ผลการศึกษาพบว่า ยุทธศาสตร์โลจิสติกส์ขับเคลื่อนการค้าตลาดอาเซียน ประกอบด้วย 3 กลยุทธ์ ดังนี้ กลยุทธ์ที่ 1 ยกระดับการบริหารกลยุทธ์และโซ่อุปทานภาคเกษตรกรรมและภาคอุตสาหกรรมให้ได้มาตรฐาน กลยุทธ์ที่ 2 เชื่อมโยงการค้าสู่รูปแบบพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ กลยุทธ์ที่ 3 พัฒนาศักยภาพผู้ให้บริการโลจิสติกส์ให้สามารถแข่งขันได้

การนำระบบโลจิสติกส์เข้ามาพัฒนาในอุตสาหกรรมอาหารทะเลแช่แข็ง ดังนี้ การควบคุมการไหลของคลังสินค้า การจัดเก็บสินค้า การเคลื่อนย้ายสินค้า การจัดหาวัตถุดิบ การตรวจสอบคลังสินค้า การนำเทคโนโลยีมาช่วยในด้านเอกสาร

การพัฒนาการนำระบบโลจิสติกส์เข้ามาใช้ในอุตสาหกรรมอาหารทะเลแช่แข็ง ดังนี้ การคาดการณ์ปริมาณ เพื่อการวางแผนจัดซื้อ จัดหาวัตถุดิบให้ทันต่อความต้องการ การปรับมุมมองของพนักงานให้มีความเข้าใจในเรื่องของการจัดการสินค้าให้ถูกต้องและรวดเร็ว การประสานงานกับหน่วยงานการบริหารจัดการการผลิตให้เหมาะสม การพัฒนาระบบ SAP-EWM (Extended Warehouse Management) เข้ามาใช้ในอุตสาหกรรมอาหารทะเลแช่แข็งของประเทศไทย

วิธีการลดต้นทุนในอุตสาหกรรมอาหารทะเลแช่แข็ง ดังนี้ ด้านคลังสินค้า การบริหารสินค้าคงคลังให้มีความเหมาะสม ด้านห้องเย็น จัดการพื้นที่จัดเก็บให้เกิดประโยชน์และสะดวกในการเคลื่อนย้ายสินค้า ด้านการจัดส่งสินค้า ลดค่าใช้จ่ายในการขนส่งโดยใช้รถแต่ละรอบให้มีประสิทธิภาพสูงสุด ด้านแผนการผลิต วางแผนการผลิตโดยคำนึงถึงเวลา ต้นทุน ระยะเวลา ที่เหมาะสม ด้านจัดเตรียมบรรจุสินค้าให้สอดคล้องกับการผลิต ด้านการตรวจสอบความถูกต้องของลูกค้า โดยไม่ผลิตสินค้าเกินปริมาณความต้องการเป็นระยะเวลานาน ด้านพนักงาน ต้องมีทักษะการทำงานที่ดีเน้นเพิ่มประสิทธิภาพของพนักงานด้านการบริหารสินค้าคงคลัง โดยการนำเทคโนโลยีใหม่ๆ เข้ามาพัฒนา

การนำระบบโลจิสติกส์เข้ามาพัฒนาบริหารจัดการอุตสาหกรรมอาหารทะเลแช่แข็งเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพ ดังนี้ มีต้นทุนที่เหมาะสมและแข่งขันได้ สามารถลดต้นทุนในด้านการจัดเก็บ มีการกำหนดเป้าหมาย วิธีการที่ชัดเจนรวมถึงมีการติดตามและประเมินผลของงานได้อย่างต่อเนื่อง สามารถเชื่อมโยงกระบวนการทำงานตั้งแต่ต้นน้ำ ไปจนถึงปลายน้ำได้

การศึกษาเรื่อง “กลยุทธ์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์กับซัพพลายเชนของอาหารทะเลแช่แข็งแบบยั่งยืน” เน้นพัฒนาระดับมาตรฐานระบบการบริหารจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทานให้ได้มาตรฐานสากล สนับสนุนการสร้างมูลค่าเพิ่ม และสามารถบริหารจัดการตลอดทั้งโซ่อุปทานจนถึงจุดจำหน่ายสินค้าสู่ผู้บริโภคบริโภคได้ ทั้งนี้โดยมุ่งเป้าไปที่กลุ่มเกษตรกรและผู้ประกอบธุรกิจตั้งแต่ระดับฟาร์มจนถึงมือผู้บริโภคเกษตรกรถึงผู้บริโภค โดยการนำระบบโลจิสติกส์เข้ามาพัฒนาในอุตสาหกรรมอาหารทะเลแช่แข็ง วิธีการลดต้นทุนในอุตสาหกรรมอาหารทะเลแช่แข็ง และการนำระบบโลจิสติกส์เข้ามาพัฒนาบริหารจัดการอุตสาหกรรมอาหารทะเลแช่แข็งเพื่อการเพิ่มประสิทธิภาพและยั่งยืนต่อไป

Abstract

Title Strategy of Frozen Seafood Supply Chain and Logistic System Sustainable Development
Field Economics
Name Mr. Thiraphong Chansiri **Course.** NDC **Class** 62

The study of ‘Strategy of Frozen Seafood Supply Chain and Logistic System Sustainable Development’ is aimed to study the management of frozen seafood industry logistic process in Thailand at present to study and analyze current obstacles to reducing logistics costs in the frozen seafood industry to propose a logistics management guideline for frozen seafood. This research is conducted by studying from interviews of entrepreneurs in the frozen seafood industry in Thailand and various textbooks and documents.

The study found that The logistics strategy to drive trade in the ASEAN market consists of three strategies as follows: Strategy 1 enhance the management of strategy and supply chains in agriculture and industrial sectors to meet standards, Strategy 2 link trade to e-commerce model, and Strategy 3 develop competitiveness of logistics service providers.

The logistics system is developed in the frozen seafood industry as follows: warehouse flow control, product storage, product movement, procurement of raw materials, warehouse inspection, bringing technology to help in documentation.

The development of the logistics system to be used in the frozen seafood industry as follows: quantity forecast for purchasing planning, procurement of raw materials to keep pace with demand, adjusting the point of view of employees to have an understanding of the correct and fast product handling, coordination with agencies, optimized production management, and the development of SAP-EWM (Extended Warehouse Management) system into the frozen seafood industry of Thailand.

To reduce costs in the frozen seafood industry is as follows: warehouse side, inventory management to be suitable for cold storage, manage storage space for benefit and convenience in product movement. As for delivery, the cost of transportation by using each vehicle with maximum efficiency. As for production plan, it should be taken into account the appropriate time, cost, and period.

The preparation of packing products should be in accordance with the production. As for customer verification, it should not be excess products over the demand for a long time. Employees must have good work skills and focus on increasing

the efficiency of employees. Inventory management should be brought by new technologies to the process.

Bringing logistics can develop and manage the frozen seafood industry to increase efficiency as follows: reasonable cost and competitiveness, reducing storage costs, available target, clear methods including continuous monitoring and evaluation of the work, able to link working processes from upstream to downstream.

The research " Strategy of Frozen Seafood Supply Chain and Logistic System Sustainable Development " emphasizes on developing and upgrading the logistics and supply chain management system to international standards, support for added value creation, and able to manage the entire supply chain up to the point of sale of products to consumers

The target groups are farmers and business operators from farm level to delivering agricultural products to consumers by bringing logistics to develop in the frozen seafood industry, the method to reduce costs in the frozen seafood industry, and the introduction of logistics systems to develop and manage the frozen seafood industry for enhancing optimization and sustainability.

คำนำ

รายงานการวิจัยเรื่อง “กลยุทธ์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์กับซัพพลายเชนของอาหารทะเลแช่แข็งแบบยั่งยืน” นี้ เป็นการศึกษาในด้านเศรษฐกิจ ในปัจจุบันอุตสาหกรรมด้านอาหารทะเลเป็นแหล่งทำรายได้ให้ประเทศไทยในอันดับต้นๆ แต่ยังมีปัญหาในการบริหารจัดการด้านขนส่งเป็นส่วนใหญ่ ซึ่งเป็นสาเหตุที่ทำให้ผู้วิจัยสนใจและศึกษาเกี่ยวกับเรื่องนี้ ซึ่งงานวิจัยนี้จะมีประโยชน์ในการหาแนวทางการบริหารจัดการเพื่อลดต้นทุนและเพิ่มประสิทธิภาพในสินค้าอาหารทะเลแช่แข็งให้เข้ากับสถานการณ์เศรษฐกิจในปัจจุบันต่อไป

(นายธีรพงศ์ จันศิริ)

นักศึกษาวิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร

หลักสูตร วปอ. รุ่นที่ 62

ผู้วิจัย

กิตติกรรมประกาศ

เอกสารวิจัยส่วนบุคคลเรื่อง “กลยุทธ์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์กับซัพพลายเชนของอาหารทะเลแช่แข็งแบบยั่งยืน” เล่มนี้สำเร็จได้ ด้วยความอนุเคราะห์จากคณาจารย์ในวิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร วิทยาการที่ได้ให้ความรู้ และให้คำแนะนำอย่างดียิ่ง ตลอดจนขอขอบคุณเจ้าหน้าที่ของวิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร สถาบันวิชาป้องกันประเทศ ทุกคน ที่ให้การสนับสนุนกิจกรรมสำหรับนักศึกษาโดยตลอดตั้งแต่เริ่มเข้ารับการศึกษา และขอขอบคุณเป็นอย่างยิ่งสำหรับกลุ่มประชากรผู้ตอบแบบสอบถาม ทำให้การศึกษาของผู้วิจัยดำเนินไปอย่างราบรื่นและสามารถนำเสนอเอกสารวิจัยฉบับนี้ได้สมบูรณ์ หากมีข้อผิดพลาดประการใด ผู้ศึกษาขออภัยและขออภัยมา ณ ที่นี้

(นายธีรพงศ์ จันศิริ)

นักศึกษาวิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร

หลักสูตร วปอ. รุ่นที่ 62

ผู้วิจัย

สารบัญ

	หน้า
บทคัดย่อ	ก
Abstract	ค
คำนำ	จ
กิตติกรรมประกาศ	ฉ
สารบัญ	ช
สารบัญตาราง	ณ
สารบัญแผนภาพ	ญ
บทที่ 1 บทนำ	1
ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา	1
วัตถุประสงค์ของการวิจัย	4
ขอบเขตของการวิจัย	4
วิธีดำเนินการวิจัย	4
ประโยชน์ที่ได้รับจากการวิจัย	5
คำจำกัดความ	5
บทที่ 2 ทฤษฎีและวรรณกรรมที่เกี่ยวข้อง	6
ยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี	6
แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12	17
แผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคมเพื่อการสนับสนุนการพัฒนาระบบ	
โลจิสติกส์ของประเทศ ฉบับที่ 3 พ.ศ.2560 - 2564	19
แนวคิดการบริหารจัดการระบบโลจิสติกส์	30
แนวคิดการลดต้นทุนโลจิสติกส์	41
แนวคิดและวิธีประยุกต์ใช้ในการพัฒนาด้านการบริหารจัดการโลจิสติกส์	51
แนวคิดเกี่ยวกับอุตสาหกรรมอาหารทะเล	54
เอกสารงานวิชาการและงานวิจัยอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง	62

สารบัญ (ต่อ)

	หน้า
กรอบแนวคิดของการวิจัย	68

	สรุป	69
บทที่ 3	อุตสาหกรรมอาหารทะเลแช่แข็งและการจัดการโลจิสติกส์	70
	ภาพรวมของอุตสาหกรรมอาหารทะเลแช่แข็งทั้งระบบ	70
	การบริหารจัดการขนส่งสินค้าอาหารทะเลของประเทศไทยในปัจจุบัน	71
	ปัจจัยและอุปสรรคที่มีผลต่อการพัฒนาการบริหารจัดการขนส่งสินค้าอาหารทะเลแช่แข็ง	73
	รูปแบบการพัฒนาในการบริหารจัดการขนส่งสินค้าอาหารทะเลแช่แข็ง	74
	สรุป	77
บทที่ 4	ผลการวิจัย	78
	ยุทธศาสตร์โลจิสติกส์ขับเคลื่อนการค้าตลาดอาเซียน	78
	การนำระบบโลจิสติกส์เข้ามาพัฒนาในอุตสาหกรรมอาหารทะเลแช่แข็งในด้านต่างๆ	81
	การพัฒนาการนำระบบโลจิสติกส์เข้ามาใช้ในอุตสาหกรรมอาหารทะเลแช่แข็ง	81
	วิธีการลดต้นทุนในการอุตสาหกรรมอาหารทะเลแช่แข็ง	81
	การพัฒนานำระบบโลจิสติกส์เข้ามาบริหารจัดการอุตสาหกรรมอาหารทะเลแช่แข็ง	82
	สรุป	82
บทที่ 5	สรุปและข้อเสนอแนะ	83
	สรุป	83
	ข้อเสนอแนะ	85
	บรรณานุกรม	87
	ประวัติย่อผู้วิจัย	89

ณ

สารบัญตาราง

ตารางที่		หน้า
3 - 1	ข้อมูลอุตสาหกรรมอาหารทะเลแช่แข็งปี 2561 - มกราคม 2563	71

สารบัญแผนภาพ

แผนภาพที่		หน้า
2 - 1	การจัดการการไหลของสินค้า	35
2 - 2	ผลกระทบของเวลานำในการวางแผนโลจิสติกส์	36
2 - 3	จุดเชื่อมต่อดำสั่ง	37
2 - 4	แสดงให้เห็นถึง 4 ระดับของการวางแผน	40
2 - 5	โครงสร้างต้นทุนโลจิสติกส์ตามกลุ่มกิจกรรม	42
2 - 6	สัดส่วนต้นทุนตามประเภทกิจกรรม (ร้อยละต่อ GDP)	43
2 - 7	โครงสร้างต้นทุนตามรูปแบบการขนส่งสินค้า (ร้อยละต่อ GDP)	44
2 - 8	ต้นทุนโลจิสติกส์จำแนกเป็น 3 ด้านและสัดส่วนต่อ GDP	44
2 - 9	สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์แยกตามกิจกรรม	45
2 - 10	เปรียบเทียบแนวคิดระหว่างโลจิสติกส์แบบเดิมและโลจิสติกส์แบบใหม่	47
2 - 11	แผนยุทธศาสตร์ที่เกี่ยวข้องและระยะของแผนต่างๆ	48
2 - 12	องค์ประกอบการจัดการโลจิสติกส์อย่างชาญฉลาดทั้งด้านกลยุทธ์ และระดับปฏิบัติการ	51
2 - 13	การจัดการโลจิสติกส์ระบบคลังสินค้า	52
2 - 14	ตัวอย่างการจัดสรรพื้นที่เก็บสินค้า	53
2 - 15	หัวข้อในการวัด KPIs ในงานคลังสินค้า	54
3 - 1	ขั้นตอนการขนส่ง	73

บทที่ 1

บทนำ

ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

ประเทศไทยเป็นประเทศที่โชคดีที่มีความอุดมสมบูรณ์ด้านทรัพยากรธรรมชาติ ที่มีภูมิประเทศที่เอื้อและเกื้อหนุนต่อการดำรงชีวิตในการประกอบอาชีพ มีภูมิประเทศที่มีอาณาเขตติดต่อกับทะเล ทรัพยากรที่เราใช้อย่างพอดีและพอประมาณเพื่อที่จะให้ธรรมชาติสร้างใหม่มาทดแทนสัดส่วนที่ใช้ไป ธรรมชาติสร้างสรรค์ให้เกิดเป็นการประกอบอาชีพหลากหลาย เกิดอาชีพการทำประมงประเทศไทยของเรามีมากมายหลายพื้นที่ที่ทำการประมงแบบนี้เรียกได้ว่าทุกจังหวัดตลอดแนวฝั่งอ่าวไทยและอันดามัน ด้วยความสมบูรณ์ของท้องทะเลแหล่งอนุบาลสัตว์น้ำตามธรรมชาติที่มีความอุดมสมบูรณ์ อย่างเช่นป่าชายเลน แนวปะการัง ถึงแม้ว่าก่อนหน้านี้ป่าชายเลนทั่วประเทศจะถูกบุกรุกเพื่อทำนากุ้งไปอย่างมากมาย แต่ด้วยความสำนึกรักอนุรักษ์ของคนในพื้นที่หลายๆจังหวัดได้ทำการฟื้นฟูและมีป่าชายเลนเพิ่มขึ้นอย่างมาก ทำให้เกิดระบบนิเวศใหม่ๆขึ้นมา ไม่แต่ปลา กุ้ง ปู เท่านั้น สัตว์อื่นๆก็เพิ่มขึ้นมาอีกหลายชนิด สัตว์เหล่านี้ไม่ได้เกิดขึ้นมาเอง มันก็ย้ายถิ่นมาจากพื้นที่ใกล้เคียงมาหาที่อยู่ใหม่ ประมงน้ำเค็มหรือชายฝั่งส่วนใหญ่จะทำการเป็นลำเป็นสันคือเลี้ยงในพื้นที่ขนาดใหญ่ เลี้ยงเพื่อการค้าโดยแท้จริง ทำให้คนในท้องถิ่นมีอาชีพและรายได้ไว้เลี้ยงครอบครัว ซึ่งพบว่าการทำประมงและเพาะเลี้ยงสัตว์น้ำเป็นอาชีพหลักอย่างหนึ่ง ประเทศไทยเป็นประเทศผู้ส่งออกสินค้าสัตว์น้ำในลำดับต้นของโลกโดยมีมูลค่าการส่งออกสินค้า ในหมวดสินค้ากุ้ง หมึก ปลาสดแช่เย็นแช่แข็ง รวมทั้งผลิตภัณฑ์ทูน่ามากกว่าสามแสนล้านบาท ถือว่าเป็นสินค้า อุตสาหกรรมเกษตรที่ทำรายได้เข้าสู่ประเทศในอันดับต้นของประเทศ อาชีพประมงมีความสำคัญต่อเศรษฐกิจ โดยเป็นแหล่งที่มาของรายได้ การว่าจ้างแรงงาน และก่อให้เกิดอุตสาหกรรมต่อเนื่องอีกมากมาย ผลผลิตสัตว์น้ำยังเป็นแหล่งอาหารโปรตีนสำหรับประชากรในประเทศและสามารถส่งออกนำเงินตราเข้าประเทศด้วย ดังนั้นการแปรรูปอาหารทะเลจึงเป็นอุตสาหกรรมสำคัญ เนื่องจากเป็นแหล่งวัตถุดิบทางทะเลที่หลากหลาย จึงพบว่ามีผู้ประกอบการแปรรูปอาหารทะเลจำนวนมากที่ประกอบกิจการอุตสาหกรรมอาหารทะเลแปรรูปเพื่อสร้างมูลค่าเพิ่มให้กับอาหารทะเล ซึ่งทำให้มีผลิตภัณฑ์ที่มีความหลากหลายตรงตามความต้องการของผู้บริโภค โดยได้ดำเนินการแปรรูปสัตว์เศรษฐกิจที่สำคัญ เช่น กุ้ง หอย ปู ปลา ปลาหมึก เป็นต้น ด้วยวิธีการต่างๆ ได้แก่ การตากแห้ง การต้มสุก การ Dehydration การแช่เย็นและแช่แข็ง การใช้ความร้อน (Thermal) การแช่แข็งอาหารสำเร็จ เพื่อกระจายไปสู่ผู้บริโภคทั้งภายในประเทศและต่างประเทศ นับเป็นอุตสาหกรรมที่มีความสำคัญต่อการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศไทย เห็นได้ว่าอุตสาหกรรมส่งออกอาหารทะเลแช่เย็นแช่แข็งของไทย เป็นอุตสาหกรรมส่งออก ที่มีความสำคัญกับเศรษฐกิจของประเทศไทย สร้างรายได้เข้าประเทศไม่ต่ำกว่าปีละ แสนล้านบาท เนื่องจาก ไทยมีบุคลากรที่มีความสามารถในการเพาะเลี้ยงสัตว์น้ำ และการแปรรูปผลิตภัณฑ์ รวมทั้ง ผู้บริโภคส่วนใหญ่ให้ความสำคัญกับอาหาร สุขภาพประเภทปลาเพิ่มขึ้น และอาหารประเภทสัตว์น้ำ เช่น ปลา กุ้ง ยังไม่มี

โรค ระบาดมากขึ้นเมื่อเทียบกับสัตว์ที่เป็นอาหารประเภทอื่น ๆ อย่างไรก็ตาม ใน ปัจจุบัน อุตสาหกรรมนี้มีการแข่งขันทางการค้าที่สูงขึ้น มีคู่แข่งในตลาดโลกมากขึ้น และมีการกีดกันทางการค้า จากกลุ่มประเทศผู้นำเข้าหลักมากขึ้น ในขณะที่ทรัพยากรธรรมชาติทางทะเลให้ผลผลิตประมงมูลค่า มากมายต้องกลับประสบปัญหา ความเสื่อมโทรมของทรัพยากรสัตว์น้ำทะเล ซึ่งเกิดขึ้นจากสองสาเหตุ คือ การเสื่อมโทรมตามธรรมชาติ และ การเสื่อมโทรมจากการใช้ประโยชน์ของมนุษย์ ซึ่งสาเหตุจาก มนุษย์นี้เกิดจากการทำประมงทะเลที่มุ่งหวัง ผลตอบแทนทางเศรษฐกิจสูง จึงมีผลให้มีผู้สนใจเข้ามา ลงทุนประกอบอาชีพประมงเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว จนทำให้มีการทำประมงมากเกินไป (Overfishing) ดังจะเห็นได้จากการเพิ่มขึ้นทั้งจำนวนและประสิทธิภาพของเรือและเครื่องมือประมง โดยเฉพาะ เครื่องมืออวนลากและอวนรุนซึ่งจับสัตว์น้ำหน้าดิน และอาจกล่าวได้ว่า เป็นเครื่องมือที่มีการทำลาย สูง เนื่องจากเป็นเครื่องมือที่ไม่สามารถคัดเลือกสัตว์น้ำเป้าหมายได้ (Non selective gear) จน กลายเป็นส่วนหนึ่งในการทำประมงที่ผิดต่อสมดุลทางธรรมชาติและกฎหมาย ทำให้ไทยต้องออก มาตราการแก้ไขปัญหา ตามคำสั่งหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติ ฉบับที่ 10/2558 เรื่องการ แก้ไขปัญหาการทำประมงผิดกฎหมาย ขาดการรายงาน และไร้การควบคุม จึงเป็นที่มาให้ ภาค การประมงของไทย ทั้งฝ่ายภาครัฐ ชาวประมง และผู้ประกอบการผลิตภัณฑ์ประมงต้องปรับตัว ร่วมกัน แก้ไขปัญหา ให้เป็นการปฏิรูปภาคเกษตร ซึ่งการปฏิรูปภาคเกษตรผู้เป็นส่วนหนึ่งของการ ปฏิรูปด้านเศรษฐกิจ ของสภาปฏิรูปแห่งชาติ โดยสภาปฏิรูปแห่งชาติได้แต่งตั้งคณะกรรมการปฏิรูป การเกษตร อุตสาหกรรม พาณิชยกรรม การท่องเที่ยวและบริการ ให้ศึกษาพิจารณาการปฏิรูปภาคเกษตร ด้วยระบบการเกษตรที่ยั่งยืน ซึ่งรวมถึงแนวทางการจัดการประมงผิดกฎหมายด้วย เพื่อในที่สุดคือการ ปฏิรูปประเทศไทยนั่นเอง

ผนวกกับประเทศไทยมีจุดแข็ง การมีตำแหน่งที่ตั้งที่สามารถเป็นจุดเชื่อมโยงและกระจาย ความเชื่อมโยงที่สำคัญในภูมิภาคและเป็นการประตูสู่เอเชียที่สำคัญแห่งหนึ่ง การเป็นฐานการผลิตและ บริการสำคัญที่หลากหลาย ประเทศไทยให้ความสำคัญกับการพัฒนาความร่วมมือระหว่างประเทศ ของไทยกับนานาชาติทั้งในรูปแบบของทวิภาคีและ พหุภาคีเพื่อเป็นกลไกและช่องทางในการสนับสนุนการ พัฒนาเศรษฐกิจ สังคม และการเมืองมากขึ้นตามลำดับ และนับว่ามีความก้าวหน้าไปมากโดยเฉพาะ อย่างยิ่งภายใต้กรอบแผนงานการพัฒนาเศรษฐกิจ 3 ฝ่าย (The IndonesiaMalaysia-Thailand Growth Triangle : IMT-GT) ความร่วมมือทางเศรษฐกิจอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง 6 ประเทศ (Greater Mekong Subregion : GMS) และสมาคมประชาชาติแห่งเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ (Association of South East Asian Nations : ASEAN) ในสาขาต่าง ๆ โดยเฉพาะอย่างยิ่งในด้าน ความเชื่อมโยง (Connectivity) ระหว่างกัน และการผลักดันให้เกิดการพัฒนาเป็นแนวระเปียง เศรษฐกิจร่วมกันนั้น มีความคืบหน้าเป็นรูปธรรมมากขึ้น อันจะเป็นการ สร้างโอกาสทางเศรษฐกิจแก่ ประชาชนในพื้นที่และเกิดการพัฒนาเชิงพื้นที่ต่าง ๆ ที่กว้างขวางขึ้น กล่าวได้ว่า ในช่วงหลายปีที่ผ่านมา ประเทศไทยได้ดำเนินนโยบายความร่วมมือระหว่างประเทศด้านการค้าและการลงทุนรวมทั้ง การพัฒนาเชิงสร้างสรรค์ที่เป็นเชิงรุกชัดเจนขึ้น การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์ภายใต้ กรอบแนวทาง การสร้างความเชื่อมโยงภายในประเทศไทยเองเพื่อกระจายโอกาสของการพัฒนา ความเชื่อมโยงในอนุภูมิภาค และในภูมิภาคเอเชียเพื่อการเชื่อมต่อห่วงโซ่อุปทานจะส่งผลให้ประเทศ ไทยได้จุดแข็งในเรื่องตำแหน่งที่ตั้งทางภูมิศาสตร์ ของประเทศให้เกิดประโยชน์ต่อการพัฒนาประเทศ

มากขึ้น โดยได้กำหนดตำแหน่งในเชิงยุทธศาสตร์ให้เป็นประเทศไทยเป็น Gateway of Asia ที่เด่นชัดมากขึ้น ในขณะที่ด้วยกันประเทศไทยก็ได้ให้ความสำคัญและเข้าไปมีส่วนร่วมในการผลักดัน ขับเคลื่อนการพัฒนาาร่วมกันภายใต้กรอบความร่วมมือพหุภาคีสำคัญอื่น ๆ อาทิ RCEP กลุ่มเอเชียแปซิฟิก (Asia-Pacific Economic Cooperation: APEC) ซึ่งเป็นกรอบความร่วมมือที่มีความสำคัญในการยกระดับมาตรฐานต่าง ๆ ไปสู่ระดับสากลและหนึ่งในกลยุทธ์สำคัญที่จะช่วยเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ คือ การจัดการโลจิสติกส์ โดยเฉพาะสินค้าประเภทอาหาร การบริหารเวลาเป็นสิ่งสำคัญต่อความสดของอาหาร หากสามารถบริหารจัดการโลจิสติกส์ได้ดี จะส่งผลให้สินค้า นั้นมีต้นทุนโลจิสติกส์ต่ำ และนำไปสู่การตั้งราคาที่สามารถแข่งขันได้ในที่สุด ประเทศไทยนับว่า เป็นประเทศผู้ผลิตและจำหน่ายสินค้าการเกษตรที่สำคัญของโลก อีกทั้งรัฐบาลได้ให้ความสำคัญกับการส่งออกผลิตภัณฑ์อาหารไปยังต่างประเทศ จึงเป็นที่มาของคำกล่าว “ครัวไทยสู่ครัวโลก” โดยธุรกิจการส่งออกอาหารทะเลไทยไปยังต่างประเทศนั้น มุ่งเน้นการสร้างความยั่งยืนในกระบวนการผลิตตั้งแต่ต้นน้ำถึงปลายน้ำ และเน้นการสร้างมาตรฐานอาหาร เพื่อให้ประสิทธิภาพการผลิตและคุณภาพสินค้าตรงตามความต้องการของผู้บริโภคหรือลูกค้า

จากที่กล่าวมา ผู้วิจัยเล็งเห็นว่าควรศึกษาการจัดการกระบวนการโลจิสติกส์และต้นทุนโลจิสติกส์รวมทั้งการลดต้นทุนโลจิสติกส์และการใช้เทคโนโลยีสารสนเทศสำหรับระบบโลจิสติกส์ในอุตสาหกรรมอาหารทะเลแช่แข็ง เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการผลิตและคุณภาพสินค้าอาหารทะเลแช่แข็งให้ตรงตามความต้องการของผู้บริโภคและลูกค้าอย่างยั่งยืนต่อไป

วัตถุประสงค์ของการวิจัย

1. เพื่อศึกษาการบริหารจัดการกระบวนการโลจิสติกส์ในอุตสาหกรรมอาหารทะเลแช่แข็งของประเทศไทยในปัจจุบัน
2. เพื่อศึกษาวิเคราะห์ปัญหาและอุปสรรคการลดต้นทุนโลจิสติกส์ในอุตสาหกรรมอาหารทะเลแช่แข็งในปัจจุบัน
3. เพื่อเสนอแนวทางการบริหารจัดการอาหารทะเลแช่แข็ง ด้วยโลจิสติกส์

ขอบเขตของการวิจัย

การวิจัยจะศึกษาเรื่องแนวทางการพัฒนาบริหารจัดการอาหารทะเลแช่แข็งด้วยโลจิสติกส์ โดยผู้วิจัยจะใช้ข้อมูลกลุ่มอาหารทะเลแช่แข็งที่เกี่ยวข้อง เพื่อนำมาวิเคราะห์เปรียบเทียบ หาแนวทางในการพัฒนาการบริหารจัดการอาหารทะเลแช่แข็ง เพื่อให้สอดคล้องกับนโยบาย และแผนงานตามที่รัฐบาลได้ตั้งนโยบายไว้ ซึ่งรวมไปถึงการศึกษาวิจัยทั้ง กฎ ระเบียบ ข้อบังคับที่เกี่ยวข้อง และรวมถึงนโยบายมติคณะรัฐมนตรีที่เกี่ยวกับเรื่องนี้

1. ขอบเขตด้านเนื้อหา อุตสาหกรรมอาหารทะเลแช่แข็งในประเทศไทยในแง่ต่างๆ ทุกมิติของประเทศไทยเปรียบเทียบกับอุตสาหกรรมในต่างประเทศ รวมไปถึงบทความ เนื้อหา ทางวิชาการ และข้อมูลอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับงานวิจัยนี้

2. ขอบเขตด้านประชากร (พื้นที่ ที่จะศึกษา) โดยจะศึกษาพื้นที่ในเขตอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องกับอาหารทะเล และรายได้ของต่อหัวของประชากรของผู้ประกอบกิจการและที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมอาหารทะเลในประเทศไทย โดยจะใช้ข้อมูลในด้านต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมอาหารทะเลแช่แข็งในประเทศไทย มาทำการพิจารณาศึกษา เพื่อให้ได้มาในข้อมูลทางสถิติ ทำการวิเคราะห์สังเคราะห์ ออกมาเป็นผลลัพธ์ในงานวิจัยนี้

3. จะใช้ข้อมูลและเวลาศึกษา ตั้งแต่ ธ.ค.62 – พ.ค.63 ซึ่งรวมไปถึงการศึกษาวิจัยทั้ง ทุกระยะ ข้อบังคับที่เกี่ยวข้องที่ผ่านมา และรวมถึงนโยบายมติคณะรัฐมนตรีที่เกี่ยวกับเรื่องนี้

วิธีดำเนินการวิจัย

ในการวิจัยครั้งนี้ ผู้วิจัยมีความมุ่งหมายที่จะให้เป็นการวิจัยเชิงคุณภาพ จากข้อมูลทฤษฎี ภูมิหนังสือ และเอกสารทางวิชาการ รายงาน เอกสารคู่มือ แบบสัมภาษณ์ ข้อมูลเศรษฐกิจ สถิติเศรษฐกิจ ระเบียบที่เกี่ยวข้อง เอกสารโครงการ/แผนงานการปฏิบัติงานของหน่วยงานอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง

1. การรวบรวมข้อมูล

1.1 ข้อมูลทฤษฎี ดำเนินการโดยการศึกษาจากตำราและเอกสารต่างๆ

1.2 ข้อมูลปฐมภูมิ ดำเนินการโดยการสัมภาษณ์เชิงลึกจากผู้ประกอบกิจการในด้านอุตสาหกรรมอาหารทะเลแช่แข็งของประเทศไทย และผู้ที่มีความรู้ความสามารถมากประสบการณ์ รวมไปถึงผู้ปฏิบัติหน้าที่ ผู้เชี่ยวชาญ และผู้ที่เกี่ยวข้องกับงานด้านอุตสาหกรรมอาหารทะเลแช่แข็ง

2. การวิเคราะห์ข้อมูล โดยดำเนินการโดยใช้การวิเคราะห์เนื้อหา (Context Analysis) และการวิเคราะห์เปรียบเทียบ และสังเคราะห์ข้อมูลทฤษฎี หลักการต่างๆ

3. การนำเสนอข้อมูล โดยนำเสนอข้อมูลแบบรายงานวิจัยเชิงพรรณนาและวิเคราะห์ นำเสนอแนวคิดใหม่ๆ จากการวิจัย

ประโยชน์ที่ได้รับจากการวิจัย

1. ทำให้ทราบกระบวนการการบริหารจัดการกระบวนการโลจิสติกส์ในอุตสาหกรรมอาหารทะเลแช่แข็งของประเทศไทยในปัจจุบัน

2. ได้รับทราบถึงปัญหาและอุปสรรคการลดต้นทุนโลจิสติกส์ในอุตสาหกรรมอาหารทะเลแช่แข็งในปัจจุบัน

3. ทำให้ได้แนวทางการบริหารจัดการอาหารทะเลแช่แข็ง ด้วยโลจิสติกส์

คำจำกัดความ

เพื่อให้เกิดความเข้าใจที่ดียิ่งขึ้นในแนวทางการพัฒนาระบบโลจิสติกส์เพื่อการบริหารจัดการเพื่อลดต้นทุน เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพทางการผลิตและคุณภาพสินค้าอาหารทะเลแช่แข็ง ผู้วิจัยได้กำหนดคำจำกัดความที่ใช้ในการศึกษาครั้งนี้ ดังต่อไปนี้

อาหารทะเลแช่แข็ง	หมายถึง	ผลิตภัณฑ์ที่ได้จากการแช่เยือกแข็งอาหารทะเลสด ได้แก่ ปลาทะเล กุ้ง ปู กุ้ง ปลาหมึก และหอย
โลจิสติกส์หรือลอจิสติกส์	หมายถึง	เป็นระบบการจัดการการส่งสินค้าข้อมูลและทรัพยากรอย่างอื่นจากจุดต้นทางไปยังจุดบริโภคตามความต้องการของลูกค้าโลจิสติกส์เกี่ยวข้องกับการผสมผสานของข้อมูลการขนส่งการบริหารวัสดุคงคลังการจัดการวัตถุดิบการบรรจุหีบ ซึ่ง เป็นช่องทางหนึ่งของการห่วงโซ่อุปทานที่เพิ่มมูลค่าของการใช้ประโยชน์ของเวลาและสถานที่

บทที่ 2

ทฤษฎีและวรรณกรรมที่เกี่ยวข้อง

การศึกษาเรื่อง “แนวทางการพัฒนาระบบโลจิสติกส์เพื่อการบริหารจัดการเพื่อลดต้นทุน เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพทางการผลิตและคุณภาพสินค้าอาหารทะเลแช่แข็ง” ผู้วิจัยค้นคว้าจากเอกสาร หนังสือ ตำรา ระบบอินเทอร์เน็ต และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง ดังต่อไปนี้

1. ยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี
2. แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12
3. แผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคมเพื่อการสนับสนุนการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ ฉบับที่ 3 พ.ศ.2560 - 264
4. แนวคิดการบริหารจัดการระบบโลจิสติกส์
5. แนวคิดการลดต้นทุนโลจิสติกส์
6. แนวคิดและวิธีประยุกต์ใช้ในการพัฒนาด้านการบริหารจัดการโลจิสติกส์
7. แนวคิดเกี่ยวกับอุตสาหกรรมอาหารทะเล
8. เอกสารงานวิชาการและงานวิจัยอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง
9. กรอบแนวคิดของการวิจัย
10. สรุป

ยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี 2560 – 2579

ยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี คณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ 30 มิถุนายน 2558 เห็นชอบให้มีการจัดตั้งคณะกรรมการจัดทำยุทธศาสตร์ชาติ มีอำนาจหน้าที่ในการจัดทำยุทธศาสตร์ชาติระยะ 20 ปี เพื่อใช้ในการขับเคลื่อนการพัฒนาประเทศสู่ความมั่นคง มั่งคั่ง และยั่งยืน “ยุทธศาสตร์ชาติ” เป็นกรอบอย่างหนึ่งในการจัดทำนโยบายและการจัดสรรงบประมาณของรัฐบาลชุดต่อไป ทั้งนี้ ในรัฐธรรมนูญ ฉบับประชามติ ได้มีบทบัญญัติเกี่ยวกับการจัดทำยุทธศาสตร์ชาติดังนี้

วิสัยทัศน์ “ประเทศไทยมีความมั่นคง มั่งคั่ง ยั่งยืน เป็นประเทศพัฒนาแล้ว ด้วยการพัฒนาตามหลักปรัชญาของเศรษฐกิจพอเพียง” หรือเป็น คติพจน์ประจำชาติว่า “มั่นคง มั่งคั่ง ยั่งยืน” ทั้งนี้ วิสัยทัศน์ดังกล่าวจะต้องสนองต่อผลประโยชน์แห่งชาติ อันได้แก่ การมีเอกราชอธิปไตย และบูรณภาพแห่งเขตอำนาจรัฐ การดำรงอยู่อย่างมั่นคง ยั่งยืน ของสถาบันหลักของชาติ การดำรงอยู่อย่างมั่นคงของชาติและประชาชนจากภัยคุกคามทุกรูปแบบ การอยู่ร่วมกันในชาติอย่างสันติสุขเป็นปึกแผ่น มีความมั่นคงทางสังคมท่ามกลางพหุสังคมและการมีเกียรติ และศักดิ์ศรีของความเป็นมนุษย์ ความเจริญเติบโตของชาติ ความเป็นธรรมและความอยู่ดีมีสุขของประชาชน ความยั่งยืนของฐานทรัพยากรธรรมชาติสิ่งแวดล้อม ความมั่นคงทางพลังงานและอาหารความสามารถในการรักษาผลประโยชน์ของชาติภายใต้การเปลี่ยนแปลงของสภาวะแวดล้อมระหว่างประเทศ และการอยู่ร่วมกันอย่าง

สันติประสานสอดคล้องกันด้านความมั่นคงในประชาคมอาเซียนและประชาคมโลกอย่างมีเกียรติ และศักดิ์ศรี โดยที่ความมั่นคงเป็นรากฐานของทั้ง 3 ประการที่จะทำให้เกิดความมั่นคงและยั่งยืนได้

ความมั่นคง หมายถึง การมีความมั่นคงปลอดภัยจากภัย และการเปลี่ยนแปลงทั้งภายในประเทศและภายนอกประเทศในทุกระดับ ทั้งระดับประเทศ สังคม ชุมชน ครัวเรือน และปัจเจกบุคคล และมีความมั่นคงในทุกมิติ ทั้งมิติทางการทหาร เศรษฐกิจ สังคม สิ่งแวดล้อม และการเมือง เช่น ประเทศมีความมั่นคงในเอกราชและอธิปไตย มีการปกครองระบอบประชาธิปไตยที่มีพระมหากษัตริย์ทรงเป็นประมุข สถาบันชาติ ศาสนา พระมหากษัตริย์ มีความเข้มแข็งเป็นศูนย์กลางและเป็นที่ยึดเหนี่ยวจิตใจของประชาชน มีระบบการเมืองที่มั่นคงเป็นกลไกที่นำไปสู่การบริหารประเทศที่ต่อเนื่องและโปร่งใสตามหลักธรรมาภิบาล สังคมมีความปรองดองและความสามัคคี สามารถฉีกกำลังเพื่อพัฒนาประเทศ ชุมชนมีความเข้มแข็ง ครอบครัวมีความอบอุ่นประชาชนมีความมั่นคงในชีวิต มีงานและรายได้ที่มั่นคงพอเพียงกับการดำรงชีวิต ความมั่นคงของอาหารพลังงาน และน้ำ มีที่อยู่อาศัย และความปลอดภัยในชีวิตทรัพย์สิน มีการออมสำหรับวัยเกษียณ

สรุปได้ว่าความมั่นคง คือ

1. การมีความมั่นคงปลอดภัย จากภัยและการเปลี่ยนแปลงทั้งภายในและภายนอกประเทศในทุกระดับ ทั้งระดับประเทศ สังคม ชุมชน ครัวเรือน และปัจเจกบุคคล และมีความมั่นคงในทุกมิติ ทั้งมิติเศรษฐกิจ สังคม สิ่งแวดล้อมและการเมือง

2. ประเทศมีความมั่นคงในเอกราชและอธิปไตย มีสถาบันชาติ ศาสนา พระมหากษัตริย์ ที่เข้มแข็งเป็นศูนย์กลางและเป็นที่ยึดเหนี่ยวจิตใจของประชาชน ระบบการเมืองที่มั่นคงเป็นกลไกที่นำไปสู่การบริหารประเทศที่ต่อเนื่อง และโปร่งใสตามหลักธรรมาภิบาล

3. สังคมมีความปรองดองและความสามัคคี สามารถฉีกกำลังเพื่อพัฒนาประเทศ ชุมชน มีความเข้มแข็ง ครอบครัวมีความอบอุ่น

4. ประชาชนมีความมั่นคงในชีวิต มีงาน และรายได้ที่มั่นคงพอเพียงกับการดำรงชีวิต มีที่อยู่อาศัยและความปลอดภัยในชีวิตทรัพย์สิน

ความมั่นคง หมายถึง ประเทศไทยมีการขยายตัวของเศรษฐกิจอย่างต่อเนื่อง และมีความยั่งยืนจนเข้าสู่กลุ่มประเทศรายได้สูง ความเหลื่อมล้ำของการพัฒนาลดลง ประชากรมีความอยู่ดีมีสุขได้รับผลประโยชน์จากการพัฒนาอย่างเท่าเทียมกันมากขึ้น และมีการพัฒนาอย่างทั่วถึงทุกภาคส่วน (Inclusive Growth) มีคุณภาพชีวิตตามมาตรฐานขององค์การสหประชาชาติ ไม่มีประชาชนที่อยู่ใต้เส้นความยากจน เศรษฐกิจในประเทศมีความเข้มแข็ง ขณะเดียวกันต้องมีความสามารถในการแข่งขันกับประเทศต่างๆ ทั้งในตลาดโลก และตลาดภายในประเทศ เพื่อสามารถสร้างรายได้ ทั้งจากภายในและภายนอกประเทศ ตลอดจนมีการสร้างฐานเศรษฐกิจและสังคมแห่งอนาคต เพื่อให้สอดคล้องกับบริบทการพัฒนาที่เปลี่ยนแปลงไป และประเทศไทยมีบทบาทที่สำคัญในเวทีโลก และมีความสัมพันธ์ทางเศรษฐกิจ และการค้าอย่างแน่นแฟ้นกับประเทศในภูมิภาคเอเชีย เป็นจุดสำคัญของการเชื่อมโยงในภูมิภาคทั้งการคมนาคมขนส่ง การผลิต การค้า การลงทุน และการทำธุรกิจ เพื่อให้เป็นพลังในการพัฒนา นอกจากนี้ยังมีความสมบูรณ์ในทุนที่จะสามารถสร้างการพัฒนาต่อเนื่องไปได้ ได้แก่ ทุนมนุษย์ ทุนทางปัญญา ทุนทางการเงิน ทุนที่เป็นเครื่องมือเครื่องจักร ทุนทางสังคมและทุนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

สรุปได้ว่าความมั่นคง คือ

1. ประเทศไทยมีการขยายตัวของเศรษฐกิจอย่างต่อเนื่อง ยกกระดับเข้าสู่กลุ่มประเทศรายได้สูง ความเหลื่อมล้ำของการพัฒนาลดลง ประชากรได้รับผลประโยชน์จากการพัฒนาอย่างเท่าเทียมกันมากขึ้น

2. เศรษฐกิจมีความสามารถในการแข่งขันสูง สามารถสร้างรายได้ทั้งจากภายในและภายนอกประเทศ สร้างฐานเศรษฐกิจและสังคมแห่งอนาคต และเป็นจุดสำคัญของการเชื่อมโยงในภูมิภาค ทั้งการคมนาคมขนส่ง การผลิต การค้า การลงทุน และการทำธุรกิจ มีบทบาทสำคัญในระดับภูมิภาคและระดับโลก เกิดสายสัมพันธ์ทางเศรษฐกิจและการค้าอย่างมีพลัง

3. ความสมบูรณ์ในทุนที่จะสามารถสร้างการพัฒนาต่อเนื่อง ได้แก่ ทุนมนุษย์ ทุนทางปัญญา ทุนทางการเงิน ทุนที่เป็นเครื่องมือเครื่องจักร ทุนทางสังคม และทุนทรัพยากรธรรมชาติ

ความยั่งยืน หมายถึง การพัฒนาที่สามารถสร้างความเจริญ รายได้ และคุณภาพชีวิตของประชาชน ให้เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง ซึ่งเป็นการเจริญเติบโตของเศรษฐกิจที่อยู่บนหลักการใช้ การรักษา และการฟื้นฟู ฐานทรัพยากรธรรมชาติอย่างยั่งยืน ไม่ใช่ทรัพยากรธรรมชาติจนเกินพอดี ไม่สร้างมลภาวะต่อสิ่งแวดล้อม จนเกินความสามารถในการรองรับและเยียวยาของระบบนิเวศน์ การผลิตและการบริโภคเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม และสอดคล้องกับเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืนของสหประชาชาติ (Sustainable Development Goals : SDGs) ทรัพยากรธรรมชาติมีความอุดมสมบูรณ์มากขึ้น และสิ่งแวดล้อมมีคุณภาพดีขึ้น คนมีความรับผิดชอบต่อสังคม มีความเอื้ออาทร เสียสละเพื่อผลประโยชน์ส่วนรวม รัฐบาลมีนโยบายที่มุ่งประโยชน์ส่วนรวม รัฐบาลมีนโยบายที่มุ่งประโยชน์ส่วนรวมอย่างยั่งยืน และให้ความสำคัญกับการมีส่วนร่วมของประชาชน และทุกภาคส่วนในสังคมยึดถือและปฏิบัติตามปรัชญาของเศรษฐกิจพอเพียง เพื่อการพัฒนาในระดับอย่างสมดุล มีเสถียรภาพ และยั่งยืน

สรุปได้ว่า ความยั่งยืน คือ

1. การพัฒนาที่สามารถสร้างความเจริญ รายได้ และคุณภาพชีวิตของประชาชนให้เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง ซึ่งเป็นการเจริญเติบโตของเศรษฐกิจที่ไม่ใช้ทรัพยากรธรรมชาติเกินพอดี ไม่สร้างมลภาวะต่อสิ่งแวดล้อมจนเกินความสามารถในการรองรับและเยียวยาของระบบนิเวศน์

2. การผลิตและการบริโภคเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม และสอดคล้องกับกฎระเบียบของประชาคมโลก ซึ่งเป็นที่ยอมรับร่วมกัน ความอุดมสมบูรณ์ของทรัพยากรธรรมชาติ และสิ่งแวดล้อมมีคุณภาพดีขึ้น คนมีความรับผิดชอบต่อสังคม มีความเอื้ออาทร เสียสละเพื่อผลประโยชน์ส่วนรวม

3. มุ่งประโยชน์ส่วนรวมอย่างยั่งยืน ให้ความสำคัญกับการมีส่วนร่วมของประชาชนทุกภาคส่วน เพื่อการพัฒนาในทุกระดับอย่างสมดุล มีเสถียรภาพและยั่งยืน

4. ประชาชนทุกภาคส่วนยึดถือและปฏิบัติตามปรัชญาของเศรษฐกิจพอเพียง ยุทธศาสตร์ชาติในระยะ 20 ปี ที่จะใช้เป็นกรอบแนวทางการพัฒนาในระยะ 20 ปี ประกอบด้วย 6 ยุทธศาสตร์ ดังนี้

1. ยุทธศาสตร์ความมั่นคง มีเป้าหมายการพัฒนาที่สำคัญ คือ ประเทศชาติมั่นคง ประชาชนมีความสุข เน้นการบริหารจัดการสถานะแวดล้อมของประเทศให้มีความมั่นคงปลอดภัย เอกอัครราชทูตไทย และมีความสงบเรียบร้อยในทุกระดับ ตั้งแต่ระดับชาติ สังคม ชุมชน มุ่งเน้น การพัฒนาคน เครื่องมือ เทคโนโลยี และระบบฐานข้อมูลขนาดใหญ่ให้มี ความพร้อมสามารถรับมือกับภัยคุกคามและภัยพิบัติได้ ทุกรูปแบบ และทุกระดับความรุนแรง ควบคู่ไปกับการป้องกันและแก้ไขปัญหา ด้านความมั่นคงที่

มีอยู่ในปัจจุบัน และที่อาจจะเกิดขึ้นในอนาคต ใช้กลไกการแก้ไขปัญหาแบบบูรณาการทั้งกับส่วนราชการ ภาคเอกชน ประชาสังคม และองค์กรที่ไม่ใช่รัฐ รวมถึงประเทศเพื่อนบ้านและมิตรประเทศทั่วโลกบนพื้นฐานของหลักธรรมาภิบาล แบ่งออกเป็น 5 ด้าน ดังนี้

1.1 การรักษาความสงบภายในประเทศ เพื่อสร้างเสริมความสงบเรียบร้อยและสันติสุขให้เกิดขึ้นกับประเทศชาติบ้านเมือง โดยการพัฒนาและเสริมสร้างคนในทุกภาคส่วนให้มีความเข้มแข็ง มีความพร้อมตระหนักรู้ในเรื่องความมั่นคงและมีส่วนร่วมในการแก้ไขปัญหา การพัฒนาและเสริมสร้างความจงรักภักดีต่อสถาบันหลักของชาติ การพัฒนาและเสริมสร้างการเมืองในระบอบประชาธิปไตยอันมีพระมหากษัตริย์ทรงเป็นประมุขที่มีเสถียรภาพและมีธรรมาภิบาล เห็นแก่ประโยชน์ของประเทศชาติมากกว่าประโยชน์ส่วนตน การพัฒนาและเสริมสร้างกลไกที่สามารถป้องกันและขจัดสาเหตุของประเด็นปัญหาความมั่นคงที่สำคัญ

1.2 การป้องกันและแก้ไขปัญหาที่มีผลกระทบต่อความมั่นคง เพื่อแก้ไขปัญหาเดิมและป้องกันไม่ให้เกิดปัญหาใหม่เกิดขึ้น โดยการแก้ไขปัญหาความมั่นคงในปัจจุบัน การติดตาม ฝ้าระวัง ป้องกัน และแก้ไขปัญหาที่ อาจอุบัติขึ้นใหม่ การสร้างความปลอดภัยและความสันติสุขอย่างถาวรในพื้นที่จังหวัดชายแดนภาคใต้ การรักษาความมั่นคงและผลประโยชน์ทางทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมทั้งทางบกและทางทะเล

1.3 การพัฒนาศักยภาพของประเทศให้พร้อมเผชิญภัยคุกคามที่กระทบต่อความมั่นคงของชาติ เพื่อยกระดับขีดความสามารถของกองทัพและหน่วยงานด้านความมั่นคง โดยการพัฒนาระบบงานข่าวกรองแห่งชาติแบบบูรณาการอย่างมีประสิทธิภาพ การพัฒนาและฝึกพลกำลังอำนาจแห่งชาติ กองทัพและหน่วยงานความมั่นคง รวมทั้งภาครัฐและภาคประชาชน ให้พร้อมป้องกันและรักษาอธิปไตยของประเทศ และเผชิญภัยคุกคามได้ทุกมิติทุกรูปแบบและทุกระดับ การพัฒนาระบบเตรียมพร้อมแห่งชาติและการบริหารจัดการภัยคุกคามให้มีประสิทธิภาพ

1.4 การบูรณาการความร่วมมือด้านความมั่นคงกับอาเซียนและนานาชาติรวมถึงองค์กรภาครัฐและที่มิใช่ภาครัฐ เพื่อสร้างเสริมความสงบสุข สันติสุข ความมั่นคง และความเจริญก้าวหน้าให้กับประเทศชาติ ภูมิภาคและโลกอย่างยั่งยืน โดยการเสริมสร้างและรักษาคุณภาพสภาวะแวดล้อมระหว่างประเทศ การเสริมสร้างและธำรงไว้ซึ่งสันติภาพและความมั่นคงของภูมิภาค การร่วมมือทางการพัฒนากับประเทศเพื่อนบ้าน ภูมิภาค โลก รวมถึงองค์กรภาครัฐและที่มิใช่ภาครัฐ

1.5 การพัฒนากลไกการบริหารจัดการความมั่นคงแบบองค์รวม เพื่อให้กลไกสำคัญต่างๆ ทำงานได้อย่างมีประสิทธิภาพ มีการใช้หลักธรรมาภิบาล และการบังคับใช้กฎหมายอย่างเคร่งครัด โดยการพัฒนากลไกให้พร้อมสำหรับการติดตาม ฝ้าระวัง แจ้งเตือน ป้องกัน และแก้ไขปัญหาความมั่นคงแบบองค์รวมอย่างเป็นรูปธรรม การบริหารจัดการความมั่นคงให้เอื้ออำนวยต่อการพัฒนาประเทศในมิติอื่นๆ การพัฒนากลไกและองค์กรขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ชาติด้านความมั่นคง

2. ยุทธศาสตร์ชาติด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน มีเป้าหมายการพัฒนาที่มุ่งเน้นการยกระดับศักยภาพของประเทศ ในหลากหลายมิติบนพื้นฐานแนวคิด 3 ประการ ได้แก่ 1. “ต่อยอดอดีต” โดยมองกลับไปที่เราเคยทำสำเร็จในอดีต วัฒนธรรม ประเพณี วิถีชีวิต และจุดเด่นทางทรัพยากรธรรมชาติที่หลากหลาย รวมทั้งความได้เปรียบเชิงเปรียบเทียบของประเทศในด้านอื่นๆ นำมาประยุกต์ผสมผสานกับเทคโนโลยีและนวัตกรรม เพื่อให้สอดคล้องกับบริบทของเศรษฐกิจและ

สังคมโลกสมัยใหม่ 2. “ปรับปรุงจจุบัน” เพื่อปูทางสู่อนาคต ผ่านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของประเทศ ในมิติต่างๆ ทั้งโครงข่ายระบบคมนาคมและขนส่ง โครงสร้างพื้นฐานวิทยาศาสตร์ เทคโนโลยีและดิจิทัล และการปรับสภาพแวดล้อมให้เอื้อต่อการพัฒนาอุตสาหกรรมและบริการอนาคต และ 3. “สร้างคุณค่าใหม่ในอนาคต” ด้วยการเพิ่มศักยภาพของผู้ประกอบการ พัฒนาคมนรุ่นใหม่รวมถึงปรับปรุงแบบธุรกิจ เพื่อตอบสนองต่อความต้องการของตลาด ผสมผสานกับยุทธศาสตร์ที่รองรับอนาคต บนพื้นฐานของการต่อยอดอดีตและปรับปรุงจจุบัน พร้อมทั้งการส่งเสริมและสนับสนุนจากภาครัฐ ให้ประเทศไทยสามารถสร้างฐานรายได้และการจ้างงานใหม่ขยายโอกาสทางการค้าและการลงทุนในเวทีโลก ควบคู่ไปกับการยกระดับรายได้และการกินดีอยู่ดี รวมถึงการเพิ่มขึ้นของคนชั้นกลางและลดความเหลื่อมล้ำของคนในประเทศได้ในคราวเดียวกัน แบ่งเป็น 5 ประเด็นได้แก่

2.1 การเกษตรสร้างมูลค่า ให้ความสำคัญกับการเพิ่มผลิตภาพการผลิต ทั้งเชิงปริมาณและมูลค่า และความหลากหลายของสินค้าเกษตร ประกอบด้วย เกษตรอัตลักษณ์พื้นถิ่น เกษตรปลอดภัย เกษตรชีวภาพ เกษตรแปรรูป และเกษตรอัจฉริยะ

2.2 อุตสาหกรรมและบริการแห่งอนาคต โดยสร้างอุตสาหกรรมและบริการแห่งอนาคตที่ขับเคลื่อนประเทศไทยไปสู่ประเทศที่พัฒนาแล้วด้วยนวัตกรรมและเทคโนโลยีแห่งอนาคต ประกอบด้วย อุตสาหกรรมชีวภาพ อุตสาหกรรมและบริการการแพทย์ครบวงจร อุตสาหกรรมและบริการดิจิทัล ข้อมูลและปัญญาประดิษฐ์ อุตสาหกรรมและบริการขนส่งและโลจิสติกส์ และอุตสาหกรรมความมั่นคงของประเทศ

2.3 สร้างความหลากหลายด้านการท่องเที่ยว โดยการรักษาการเป็นจุดหมายปลายทางที่สำคัญของการท่องเที่ยวระดับโลกที่ดึงดูดนักท่องเที่ยวทุกระดับและเพิ่มสัดส่วนของนักท่องเที่ยวที่มีคุณภาพสูง ประกอบด้วย ท่องเที่ยวเชิงสร้างสรรค์และวัฒนธรรม ท่องเที่ยวเชิงธุรกิจ ท่องเที่ยวเชิงสุขภาพความงามและแพทย์แผนไทย ท่องเที่ยวสำราญทางน้ำ และท่องเที่ยวเชื่อมโยงภูมิภาค

2.4 โครงสร้างพื้นฐานเชื่อมโยงไทยเชื่อมโยงโลก ครอบคลุมถึงโครงสร้างพื้นฐานทางกายภาพในด้านโครงข่ายคมนาคมพื้นที่และเมืองรวมถึงเทคโนโลยี ตลอดจนโครงสร้างพื้นฐานทางเศรษฐกิจ โดย เชื่อมโยงโครงข่ายคมนาคมไร้รอยต่อ สร้างและพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษ เพิ่มพื้นที่และเมืองเศรษฐกิจ พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเทคโนโลยีสมัยใหม่ และรักษาและเสริมสร้างเสถียรภาพทางเศรษฐกิจมหภาค

2.5 พัฒนาเศรษฐกิจบนพื้นฐานผู้ประกอบการยุคใหม่ สร้างและพัฒนาผู้ประกอบการยุคใหม่ ที่มีทักษะและจิตวิญญาณของการเป็นผู้ประกอบการ ที่มีความสามารถในการแข่งขันและมีอัตลักษณ์ชัดเจน โดยสร้างผู้ประกอบการอัจฉริยะ สร้างโอกาสเข้าถึงบริการทางการเงิน สร้างโอกาสเข้าถึงตลาด สร้างโอกาสเข้าถึงข้อมูล และปรับบทบาทและโอกาสการเข้าถึงบริการภาครัฐ

3. ยุทธศาสตร์ชาติด้านการพัฒนาและเสริมสร้างศักยภาพทรัพยากรมนุษย์ มีเป้าหมายการพัฒนาที่สำคัญเพื่อพัฒนาคนในทุกมิติและในทุก ช่วงวัยให้เป็นคนดี เก่ง และมีคุณภาพ โดยคนไทยมีความพร้อมทั้งกาย ใจ สติปัญญา มีพัฒนาการที่ครอบคลุมและมีสุขภาพที่ดีในทุกช่วงวัย มีจิตสาธารณะ รับผิดชอบต่อสังคมและผู้อื่น มัธยัสถ์ อดออม โอบอ้อมอารี มีวินัย รักษาศีลธรรม และเป็นพลเมืองดีของชาติ มีหลักคิดที่ถูกต้อง มีทักษะที่จำเป็นในศตวรรษที่ 21 มีทักษะสื่อสารภาษาอังกฤษและภาษาที่ 3 และอนุรักษ์ภาษาท้องถิ่น มีนิสัยรักการเรียนรู้และการพัฒนาตนเองอย่างต่อเนื่องตลอดชีวิต สู่

การเป็นคนไทยที่มีทักษะสูง เป็นนวัตกรรม นักคิด ผู้ประกอบการ เกษตรกรยุคใหม่และอื่นๆ โดยมีสัมมาชีพตามความถนัดของตนเอง ประกอบด้วย 7 ประเด็น ได้แก่

3.1 การปรับเปลี่ยนค่านิยมและวัฒนธรรม มุ่งเน้นให้สถาบันทางสังคมร่วมปลูกฝังค่านิยมและวัฒนธรรมที่พึงประสงค์ โดยการปลูกฝังค่านิยมและวัฒนธรรมผ่านการเลี้ยงดูในครอบครัว การบูรณาการเรื่องความซื่อสัตย์ วินัย คุณธรรม จริยธรรม ในการจัดการเรียนการสอนในสถานศึกษา การสร้างความเข้มแข็งในสถาบันทางศาสนา การปลูกฝังค่านิยมและวัฒนธรรมโดยใช้ชุมชนเป็นฐาน การสร้างค่านิยมและวัฒนธรรมที่พึงประสงค์จากภาคธุรกิจ การใช้สื่อและสื่อสารมวลชนในการปลูกฝังค่านิยมและวัฒนธรรมของคนในสังคม และการส่งเสริมให้คนไทยมีจิตสาธารณะและมีความรับผิดชอบต่อส่วนรวม

3.2 การพัฒนาศักยภาพคนตลอดช่วงชีวิต มุ่งเน้นการพัฒนาคนเชิงคุณภาพในทุกช่วงวัย ประกอบด้วย ช่วงการตั้งครรภ์/ปฐมวัย เน้นการเตรียมความพร้อมให้แก่ พ่อแม่ ก่อนการตั้งครรภ์ ช่วงวัยเรียน/วัยรุ่น ปลูกฝังความเป็นคนดี มีวินัย พัฒนาทักษะการเรียนรู้ที่ สอดรับกับศตวรรษที่ 21 ช่วงวัยแรงงาน ยกย่องศักยภาพ ทักษะ และสมรรถนะ แรงงานสอดคล้องกับความต้องการของตลาด และช่วงวัยผู้สูงอายุ ส่งเสริมให้ผู้สูงอายุเป็นพลังในการขับเคลื่อนประเทศ

3.3 ปฏิรูปกระบวนการเรียนรู้ที่ ตอบสนองต่อการเปลี่ยนแปลง ในศตวรรษที่ 21 มุ่งเน้นผู้เรียนให้มีทักษะการเรียนรู้และมีใจใฝ่เรียนรู้ตลอดเวลา โดยการปรับเปลี่ยนระบบการเรียนรู้ให้เอื้อต่อการพัฒนาทักษะสำหรับศตวรรษที่ 21 การเปลี่ยนโฉมบทบาท “ครู” ให้เป็นครูยุคใหม่ การเพิ่มประสิทธิภาพระบบบริหารจัดการศึกษาในทุกกระดับทุกประเภท การพัฒนาระบบการเรียนรู้ตลอดชีวิต การสร้างความตื่นตัวให้คนไทยตระหนักถึงบทบาท ความรับผิดชอบ และการวางตำแหน่งของประเทศไทย ในภูมิภาคเอเชียอาคเนย์และประชาคมโลก การวางพื้นฐานระบบรองรับการเรียนรู้โดยใช้ดิจิทัลแพลตฟอร์ม และการสร้างระบบการศึกษาเพื่อเป็นเลิศทางวิชาการระดับนานาชาติ

3.4 การตระหนักถึงพหุปัญญาของมนุษย์ที่หลากหลาย โดยการพัฒนาและส่งเสริมพหุปัญญาผ่านครอบครัว ระบบสถานศึกษา สภาพแวดล้อม รวมทั้งสื่อตั้งแต่ระดับปฐมวัย การสร้างเส้นทางอาชีพ สภาพแวดล้อมการทำงาน และระบบสนับสนุน ที่เหมาะสมสำหรับผู้มีความสามารถพิเศษ ผ่านกลไกต่างๆ และการดึงดูดกลุ่มผู้เชี่ยวชาญต่างชาติและคนไทยที่มีความสามารถในต่างประเทศให้มาสร้างและพัฒนาเทคโนโลยีและนวัตกรรมให้กับประเทศ

3.5 การเสริมสร้างให้คนไทยมีสุขภาวะที่ดี ครอบคลุมทั้งด้าน กาย ใจ สติปัญญา และสังคม โดยการสร้างความรอบรู้ ด้านสุขภาวะ การป้องกันและควบคุมปัจจัยเสี่ยงที่คุกคามสุขภาวะ การสร้างสภาพแวดล้อมที่เอื้อต่อการมีสุขภาวะที่ดี การพัฒนาระบบบริการสุขภาพที่ทันสมัยสนับสนุนการสร้างสุขภาวะที่ดี และการส่งเสริมให้ชุมชนเป็นฐานในการสร้างสุขภาวะที่ดีในทุกพื้นที่

3.6 การสร้างสภาพแวดล้อมที่เอื้อต่อการพัฒนาและเสริมสร้างศักยภาพ ทรัพยากรมนุษย์ โดยการสร้างความอยู่ดีมีสุขของครอบครัวไทย การส่งเสริมบทบาทการมีส่วนร่วมของภาครัฐ ภาคเอกชน องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ครอบครัวและชุมชนในการพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ การปลูกฝังและพัฒนาทักษะนอกห้องเรียน และการพัฒนาระบบฐานข้อมูลเพื่อการพัฒนาทรัพยากรมนุษย์

3.7 การเสริมสร้างศักยภาพการกีฬาในการสร้างคุณค่า ทางสังคมและพัฒนาประเทศ โดยการส่งเสริมการออกกำลังกายและกีฬาขั้นพื้นฐานให้กลายเป็นวิถีชีวิต การส่งเสริมให้ประชาชนมีส่วนร่วม

ร่วมในกิจกรรมออกกำลังกาย กีฬาและนันทนาการ การส่งเสริมการกีฬาเพื่อพัฒนาสู่ ระดับอาชีพ และการพัฒนาบุคลากรด้านการกีฬาและนันทนาการเพื่อรองรับการเติบโตของอุตสาหกรรมกีฬา

4. ยุทธศาสตร์ชาติด้านการสร้างโอกาสและความเสมอภาคทางสังคม มีเป้าหมายการพัฒนาที่สำคัญที่ให้ความสำคัญการดึงเอาพลังของภาคส่วนต่างๆ ทั้งภาคเอกชน ประชาสังคม ชุมชน ท้องถิ่น มาร่วมขับเคลื่อน โดยการสนับสนุนการรวมตัวของประชาชนในการร่วมคิดร่วมทำเพื่อส่วนรวม การกระจายอำนาจและความรับผิดชอบไปสู่กลไกบริหารราชการแผ่นดินในระดับท้องถิ่น การเสริมสร้างความเข้มแข็งของชุมชนในการจัดการตนเอง และการเตรียมความพร้อมของประชากรไทยทั้งในมิติ สุขภาพ เศรษฐกิจ สังคม และสภาพแวดล้อมให้เป็นประชากรที่มีคุณภาพ สามารถพึ่งตนเองและทำประโยชน์แก่ ครอบครัว ชุมชน และสังคมให้นานที่สุด โดยรัฐให้หลักประกันการเข้าถึงบริการและสวัสดิการที่มีคุณภาพอย่างเป็นธรรมและทั่วถึง ประกอบด้วย 4 ประเด็น ได้แก่

4.1 การลดความเหลื่อมล้ำ สร้างความเป็นธรรมในทุกมิติ โดยปรับโครงสร้างเศรษฐกิจฐานราก ปฏิรูประบบภาษีและการคุ้มครองผู้บริโภค กระจายการถือครองที่ดินและการเข้าถึงทรัพยากร เพิ่มผลิตภาพและคุ้มครองแรงงานไทยให้เป็นแรงงานฝีมือที่มีคุณภาพและความริเริ่มสร้างสรรค์ มีความปลอดภัยในการทำงาน สร้างหลักประกันทางสังคมที่ครอบคลุมและเหมาะสมกับคนทุกช่วงวัย ทุกเพศภาวะและทุกกลุ่ม ลงทุนทางสังคมแบบมุ่งเป้าเพื่อช่วยเหลือ กลุ่มคนยากจนและกลุ่มผู้ด้อยโอกาสโดยตรง สร้างความเป็นธรรมในการเข้าถึงบริการสาธารณสุขและการศึกษา โดยเฉพาะสำหรับผู้มีรายได้น้อยและกลุ่มผู้ด้อยโอกาส และสร้างความเป็นธรรมในการเข้าถึงกระบวนการยุติธรรมอย่างทั่วถึง

4.2 การกระจายศูนย์กลางความเจริญทางเศรษฐกิจสังคมและเทคโนโลยี โดยพัฒนาศูนย์กลางความเจริญทางเศรษฐกิจ สังคมและเทคโนโลยีในภูมิภาค กำหนดแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมของแต่ละกลุ่มจังหวัดในมิติต่างๆ จัดระบบเมืองที่เอื้อต่อการสร้างชีวิตและสังคมที่มีคุณภาพและปลอดภัย ให้สามารถตอบสนองต่อสังคมสูงวัยและแนวโน้มของการขยายตัวของเมืองในอนาคต ปรับโครงสร้างและแก้ไขกฎหมายระเบียบบริหารราชการแผ่นดิน เพื่อวางระบบและกลไกการบริหารงานในระดับภาคกลุ่มจังหวัด สนับสนุนการพัฒนาพื้นที่บนฐานข้อมูล ความรู้ เทคโนโลยีและนวัตกรรม และการพัฒนากำลังแรงงานในพื้นที่

4.3 การเสริมสร้างพลังทางสังคม โดยสร้างสังคมเข้มแข็งที่แบ่งปันไม่ทอดทิ้งกัน และมีคุณธรรม โดยสนับสนุนการรวมตัวและดึงพลังของภาคส่วนต่างๆ การรองรับสังคมสูงวัยอย่างมีคุณภาพ สนับสนุนความร่วมมือระหว่างภาครัฐ ภาคเอกชน ภาควิชาการ ภาคประชาสังคมและภาคประชาชน ส่งเสริมความเสมอภาคทางเพศและบทบาทของสตรีในการสร้างสรรค์สังคม สนับสนุนการพัฒนาบนฐานทุนทางสังคมและวัฒนธรรม และสนับสนุนการพัฒนาเทคโนโลยีสารสนเทศและสื่อสร้างสรรค์ เพื่อรองรับสังคมยุคดิจิทัล

4.4 การเพิ่มขีดความสามารถของชุมชนท้องถิ่นในการพัฒนา การพึ่งตนเองและการจัดการตนเอง โดยส่งเสริมการปรับพฤติกรรมในระดับครัวเรือนให้มีขีดความสามารถในการจัดการวางแผนชีวิต สุขภาพ ครอบครัว การเงินและอาชีพ เสริมสร้างศักยภาพของชุมชน ในการพึ่งตนเองและการพึ่งพากันเอง สร้างการมีส่วนร่วมของภาคส่วนต่างๆ เพื่อสร้างประชาธิปไตยชุมชน และสร้างภูมิคุ้มกันทางปัญญาให้กับชุมชน

5. ยุทธศาสตร์ชาติด้านการสร้างการเติบโตบนคุณภาพชีวิตที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม มีเป้าหมายการพัฒนาที่สำคัญเพื่อนำไปสู่การบรรลุเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืนในทุกมิติ ทั้งมิติด้านสังคม เศรษฐกิจ สิ่งแวดล้อม ธรรมชาติ และความเป็นหุ้นส่วนความร่วมมือระหว่างกันทั้งภายในและภายนอกประเทศอย่างบูรณาการ ใช้พื้นที่เป็นตัวตั้งในการกำหนดกลยุทธ์และแผนงาน และการให้ทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้องได้เข้ามามีส่วนร่วมในแบบทางตรงให้มากที่สุดเท่าที่จะเป็นไปได้ โดยเป็นการดำเนินการบนพื้นฐานการเติบโตร่วมกัน ไม่ว่าจะเป็นทางเศรษฐกิจ สิ่งแวดล้อม และคุณภาพชีวิต โดยให้ความสำคัญกับการสร้างสมดุลทั้ง 3 ด้าน อันจะนำไปสู่ความยั่งยืน เพื่อคนรุ่นต่อไปอย่างแท้จริง ประกอบด้วย 6 ประเด็น ได้แก่

5.1 สร้างการเติบโตอย่างยั่งยืนบนสังคมเศรษฐกิจสีเขียว โดยเพิ่มมูลค่าของเศรษฐกิจฐานชีวภาพให้สอดคล้องกับยุทธศาสตร์ด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน อนุรักษ์และฟื้นฟูความหลากหลายทางชีวภาพในและนอกถิ่นกำเนิด อนุรักษ์และฟื้นฟู แม่น้ำลำคลองและแหล่งน้ำธรรมชาติทั่วประเทศ รักษาและเพิ่มพื้นที่สีเขียวที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม และส่งเสริมการบริโภคและการผลิตที่ยั่งยืน

5.2 สร้างการเติบโตอย่างยั่งยืนบนสังคมเศรษฐกิจภาคทะเล โดยเพิ่มมูลค่าของเศรษฐกิจฐานชีวภาพทางทะเล ปรับปรุง ฟื้นฟู และสร้างใหม่ทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่งทั้งระบบ ฟื้นฟูชายหาดที่เป็นแหล่งท่องเที่ยว ชายฝั่งทะเลได้รับการป้องกันและแก้ไขทั้งระบบ และมีนโยบายการจัดการชายฝั่งแบบบูรณาการอย่างเป็นองค์รวม และพัฒนาและเพิ่มสัดส่วนกิจกรรมทางทะเลที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม

5.3 สร้างการเติบโตอย่างยั่งยืนบนสังคมที่เป็นมิตรต่อสภาพภูมิอากาศ โดยลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจก มีการปรับตัวเพื่อลดความสูญเสียและเสียหายจากภัยธรรมชาติและผลกระทบที่เกี่ยวข้องกับการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ มุ่งเป้าสู่การลงทุนที่เป็นมิตรต่อสภาพภูมิอากาศในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของภาครัฐและภาคเอกชน และพัฒนาและสร้างระบบรับมือปรับตัวต่อโรคอุบัติใหม่และโรคอุบัติซ้ำที่เกิดจากการเปลี่ยนแปลงภูมิอากาศ

5.4 พัฒนาพื้นที่เมือง ชนบท เกษตรกรรมและอุตสาหกรรมเชิงนิเวศ มุ่งเน้นความเป็นเมืองที่เติบโตอย่างต่อเนื่อง โดยจัดทำแผนผังภูมินิเวศเพื่อการพัฒนา เมือง ชนบท พื้นที่ เกษตรกรรม และอุตสาหกรรม รวมถึงพื้นที่อนุรักษ์ตามศักยภาพและความเหมาะสมทางภูมินิเวศอย่างเป็นเอกภาพ พัฒนาพื้นที่ เมือง ชนบท เกษตรกรรม และอุตสาหกรรมเชิงนิเวศ ที่มีการบริหารจัดการตามแผนผังภูมินิเวศอย่างยั่งยืน จัดการมลพิษที่มีผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม และสารเคมีในภาคเกษตร ทั้งระบบ ให้เป็นไปตามมาตรฐานสากลและค่ามาตรฐานสากล สงวนรักษา อนุรักษ์ ฟื้นฟู และพัฒนาทรัพยากรธรรมชาติ มรดกทางสถาปัตยกรรมและศิลปวัฒนธรรม อัตลักษณ์ และวิถีชีวิตพื้นถิ่นบนฐานธรรมชาติ และฐานวัฒนธรรมอย่างยั่งยืน พัฒนาเครือข่ายองค์กรพัฒนาเมืองและชุมชน รวมทั้งกลุ่มอาสาสมัคร ด้วยกลไกการมีส่วนร่วมของทุกภาคส่วนในท้องถิ่น และเสริมสร้างระบบสาธารณสุขและอนามัยสิ่งแวดล้อม และยกระดับความสามารถในการป้องกันโรคอุบัติใหม่และอุบัติซ้ำ

5.5 พัฒนาความมั่นคงน้ำ พลังงาน และเกษตรที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม โดยพัฒนาการจัดการน้ำเชิงลุ่มน้ำทั้งระบบเพื่อเพิ่มความมั่นคงด้านน้ำของประเทศ เพิ่มผลิตภาพของน้ำทั้งระบบในการใช้น้ำอย่างประหยัด รู้คุณค่า และสร้างมูลค่าเพิ่มจากการใช้น้ำให้ทัดเทียมกับระดับสากล

พัฒนาความมั่นคงพลังงานของประเทศและส่งเสริมการใช้พลังงานที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม เพิ่มประสิทธิภาพการใช้พลังงาน โดยลดความเข้มข้นของการใช้พลังงาน และพัฒนาความมั่นคงด้าน การเกษตรและอาหารของประเทศและชุมชน ในมิติปริมาณ คุณภาพ ราคาและการเข้าถึงอาหาร

5.6 ยกระดับกระบวนการทัศน์เพื่อกำหนดอนาคตประเทศ โดยส่งเสริมคุณลักษณะและ พฤติกรรมที่พึงประสงค์ด้านสิ่งแวดล้อมและคุณภาพชีวิตที่ดีของคนไทย พัฒนาเครื่องมือ กลไกและ ระบบยุติธรรม และระบบประชาธิปไตย สิ่งแวดล้อม จัดโครงสร้างเชิงสถาบันเพื่อจัดการประเด็นร่วม ด้านการบริหารจัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ และพัฒนาและดำเนินโครงการที่ ยกระดับกระบวนการทัศน์ เพื่อกำหนดอนาคตประเทศ ด้านทรัพยากรธรรมชาติสิ่งแวดล้อมและวัฒนธรรม บนหลักของการมีส่วนร่วม และธรรมาภิบาล

6. ยุทธศาสตร์ชาติด้านการปรับสมดุลและพัฒนาระบบการบริหารจัดการภาครัฐ มี เป้าหมายการพัฒนาที่สำคัญเพื่อปรับเปลี่ยนภาครัฐ ที่ยึดหลัก “ภาครัฐของประชาชนเพื่อประชาชนและ ประโยชน์ส่วนรวม” โดยภาครัฐต้องมีขนาดที่เหมาะสมกับบทบาทภารกิจ แยกแยะบทบาทหน่วยงานของ ภาครัฐที่ทำหน้าที่ในการกำกับหรือในการให้บริการ ยึดหลักธรรมาภิบาล ปรับวัฒนธรรมการทำงานให้มุ่ง ผลสัมฤทธิ์และผลประโยชน์ส่วนรวม มีความทันสมัย และพร้อมที่จะปรับตัวให้ทันต่อการเปลี่ยนแปลงของ โลกอยู่ตลอดเวลา โดยเฉพาะอย่างยิ่งการนำนวัตกรรม เทคโนโลยีข้อมูลขนาดใหญ่ ระบบการทำงานที่เป็น ดิจิทัลเข้ามาประยุกต์ใช้อย่างคุ้มค่า และปฏิบัติงานเทียบได้กับมาตรฐานสากล รวมทั้งมีลักษณะเปิดกว้าง เชื่อมโยงถึงกันและเปิดโอกาสให้ทุกภาคส่วนเข้ามามีส่วนร่วมเพื่อตอบสนองความต้องการของประชาชน ได้อย่างสะดวก รวดเร็ว และโปร่งใส โดยทุกภาคส่วนในสังคมต้องร่วมกันปลูกฝังค่านิยมความซื่อสัตย์ สุจริต ความมั่งคั่ง และสร้างจิตสำนึกในการปฏิเสธไม่ยอมรับการทุจริตประพฤติมิชอบอย่างสิ้นเชิง นอกจากนี้ กฎหมายต้องมีความชัดเจน มีเพียงเท่าที่จำเป็น มีความทันสมัย มีความเป็นสากล มี ประสิทธิภาพ และนำไปสู่ การลดความเหลื่อมล้ำและเอื้อต่อการพัฒนา โดยกระบวนการยุติธรรมมีการ บริหารที่มีประสิทธิภาพ เป็นธรรมไม่เลือกปฏิบัติและการอำนวยความสะดวกตามหลักนิติธรรม ประกอบด้วย 8 ประเด็น ได้แก่

6.1 ภาครัฐที่ยึดประชาชนเป็นศูนย์กลาง ตอบสนองความต้องการ และให้บริการ อย่างสะดวกรวดเร็ว โปร่งใส โดยการให้บริการสาธารณะของภาครัฐได้มาตรฐานสากลและเป็นระดับ แนวหน้าของภูมิภาค และภาครัฐมีความเชื่อมโยงในการให้บริการสาธารณะต่างๆ ผ่านการนำเทคโนโลยี ดิจิทัลมาประยุกต์ใช้

6.2 ภาครัฐบริหารงานแบบบูรณาการโดยมียุทธศาสตร์ชาติ เป็นเป้าหมายและ เชื่อมโยงการพัฒนาในทุกระดับ ทุกประเด็น ทุกภารกิจ และทุกพื้นที่ โดยให้ยุทธศาสตร์ชาติเป็นกลไก ขับเคลื่อนการพัฒนาประเทศ ระบบการเงินการคลังประเทศสนับสนุนการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ชาติ และระบบติดตามประเมินผลที่สะท้อนการบรรลุเป้าหมายยุทธศาสตร์ชาติในทุกระดับ

6.3 ภาครัฐมีขนาดเล็กกลาง เหมาะสมกับภารกิจ ส่งเสริมให้ประชาชน และทุกภาค ส่วนมีส่วนร่วมในการพัฒนาประเทศ โดยภาครัฐมีขนาดที่เหมาะสม ทุกภาคส่วนมีส่วนร่วมในการพัฒนา ประเทศ และส่งเสริมการกระจายอำนาจและสนับสนุนบทบาทชุมชนท้องถิ่นให้องค์กรปกครองส่วน ท้องถิ่นเป็นหน่วยงานที่มีสมรรถนะสูง ตั้งอยู่บนหลักธรรมาภิบาล

6.4 ภาครัฐมีความทันสมัย โดยองค์กรภาครัฐมีความยืดหยุ่นเหมาะสมกับบริบทการพัฒนาประเทศ และพัฒนาและปรับระบบวิธีการปฏิบัติราชการให้ทันสมัย

6.5 บุคลากรภาครัฐเป็นคนดีและเก่ง ยึดหลักคุณธรรม จริยธรรม มีจิตสำนึกมีความสามารถสูง มุ่งมั่น และเป็นมืออาชีพ โดยภาครัฐมีการบริหารกำลังคนที่มีความคล่องตัว ยึดระบบคุณธรรม และบุคลากรภาครัฐยึดค่านิยมในการทำงานเพื่อประชาชน มีคุณธรรม และมีการพัฒนาตามเส้นทางความก้าวหน้าในอาชีพ

6.6 ภาครัฐมีความโปร่งใส ปลอดการทุจริตและประพฤติมิชอบ โดยประชาชนและภาคีต่างๆ ในสังคมร่วมมือกันในการป้องกันการทุจริตและประพฤติมิชอบ บุคลากรภาครัฐยึดมั่นในหลักคุณธรรม จริยธรรมและความซื่อสัตย์สุจริต การปราบปรามการทุจริตประพฤติมิชอบมีประสิทธิภาพมีความเด็ดขาด เป็นธรรมและตรวจสอบได้ และการบริหารจัดการการป้องกันและปราบปรามการทุจริตอย่างเป็นระบบแบบบูรณาการ

6.7 กฎหมายมีความสอดคล้องเหมาะสมกับบริบทต่างๆ และมีเท่าที่จำเป็น โดยภาครัฐจัดให้มีกฎหมายที่สอดคล้องและเหมาะสมกับบริบทต่างๆ ที่เปลี่ยนแปลงมีกฎหมายเท่าที่จำเป็น และการบังคับใช้กฎหมายอย่างมีประสิทธิภาพ เท่าเทียม มีการเสริมสร้างประสิทธิภาพการใช้อกฎหมาย

6.8 กระบวนการยุติธรรมเคารพสิทธิมนุษยชนและปฏิบัติต่อประชาชน โดยเสมอภาค โดยบุคลากรและหน่วยงานในกระบวนการยุติธรรมเคารพและยึดมั่นในหลักประชาธิปไตย เคารพศักดิ์ศรีความเป็นมนุษย์ที่พึงได้รับการปฏิบัติอย่างเท่าเทียม ทุกหน่วยงานในกระบวนการยุติธรรม มีบทบาทเชิงรุกร่วมกันในทุกขั้นตอนของการค้นหาความจริง หน่วยงานในกระบวนการยุติธรรมทั้งทางแพ่ง อาญา และปกครองมีเป้าหมายและยุทธศาสตร์ร่วมกัน ส่งเสริมระบบยุติธรรมทางเลือกระบบยุติธรรมชุมชน และการมีส่วนร่วมของประชาชนในกระบวนการยุติธรรม และพัฒนามาตรการอื่นแทนโทษทางอาญา

แผนพัฒนาเศรษฐกิจแห่งชาติ ฉบับที่ 12

หลักการสำคัญของแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 12 (พ.ศ.2560 - 2564) จะมุ่งบรรลุเป้าหมายในระยะ 5 ปีที่จะสามารถต่อยอดในระยะต่อไปเพื่อให้บรรลุเป้าหมายการพัฒนาระยะยาวตามยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี โดยมีหลักการสำคัญของแผนพัฒนาฯ ดังนี้

1. ยึด “หลักปรัชญาของเศรษฐกิจพอเพียง” ต่อเนื่องมาตั้งแต่แผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 9 เพื่อให้เกิดบูรณาการการพัฒนาในทุกมิติอย่างสมเหตุสมผล มีความพอประมาณ และมีระบบภูมิคุ้มกันและการบริหารจัดการความเสี่ยงที่ดี ซึ่งเป็นเงื่อนไขจำเป็นสำหรับการพัฒนาที่ยั่งยืนโดยมุ่งเน้นการพัฒนาคนให้มีความเป็นคนที่สมบูรณ์ สังคมไทยเป็นสังคมคุณภาพ สร้างโอกาส และมีที่ยืนให้กับทุกคนในสังคมได้ดำเนินชีวิตที่ดีมีความสุขและอยู่ร่วมกันอย่างสมานฉันท์ ในขณะที่ระบบเศรษฐกิจของประเทศก็เจริญเติบโตอย่างต่อเนื่องมีคุณภาพ และมีเสถียรภาพ การกระจายความมั่งคั่งอย่างทั่วถึงและเป็นธรรม เป็นการเติบโตที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม รักษาความหลากหลายทางชีวภาพ ชุมชนวิถีชีวิต ค่านิยม ประเพณี และวัฒนธรรม

2. ยึด “คนเป็นศูนย์กลางการพัฒนา” มุ่งสร้างคุณภาพชีวิตและสุขภาวะที่ดีสำหรับคนไทย พัฒนาคอนให้ มีความเป็นคนที่สมบูรณ์มีวินัย ใฝ่รู้ มีความรู้ มีทักษะ มีความคิดสร้างสรรค์ มีทัศนคติที่ดี รับผิดชอบต่อสังคม มีจริยธรรมและคุณธรรม พัฒนาคอนทุกช่วงวัยและเตรียมความพร้อมเข้าสู่สังคมผู้สูงอายุ

อย่างมีคุณภาพ รวมถึงการสร้างคนให้ใช้ประโยชน์และอยู่กับสิ่งแวดล้อมอย่างเกื้อกูล อนุรักษ์ ฟื้นฟู ใช้ประโยชน์ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมอย่างเหมาะสม

3. ยึด “วิสัยทัศน์ภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี ” มาเป็นกรอบของวิสัยทัศน์ประเทศไทยในแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 12 วิสัยทัศน์ “ประเทศไทยมีความมั่นคง มั่งคั่ง ยั่งยืน เป็นประเทศพัฒนาแล้ว ด้วยการพัฒนาตามหลักปรัชญาของเศรษฐกิจพอเพียง” หรือเป็นคติพจน์ประจำชาติว่า “มั่นคง มั่งคั่ง ยั่งยืน ” โดยที่วิสัยทัศน์ดังกล่าวสนองต่อผลประโยชน์แห่งชาติ ได้แก่ การมีเอกราช อธิปไตย และบูรณภาพแห่งเขตอำนาจรัฐ การดำรงอยู่อย่างมั่นคงยั่งยืนของสถาบันหลักของชาติ การดำรงอยู่อย่างมั่นคงของชาติและประชาชนจากภัยคุกคามทุกรูปแบบ การอยู่ร่วมกันในชาติอย่างสันติสุขเป็นปึกแผ่นมีความมั่นคงทางสังคม ท่ามกลางพหุสังคมและการมีเกียรติและศักดิ์ศรีของความเป็นมนุษย์ ความเจริญเติบโตของชาติ ความเป็นธรรม และความอยู่ดีมีสุขของประชาชน ความยั่งยืนของฐานทรัพยากรธรรมชาติสิ่งแวดล้อม ความมั่นคงทางพลังงาน อาหารและน้ำ ความสามารถในการรักษาผลประโยชน์ของชาติภายใต้การเปลี่ยนแปลงของสภาวะแวดล้อม ระหว่างประเทศและการอยู่ร่วมกันอย่างสันติ ประสานสอดคล้องกันด้านความมั่นคงในประชาคมอาเซียนและประชาคมโลกอย่างมีเกียรติและศักดิ์ศรี ประเทศไทยไม่เป็นภาระของโลกและสามารถเกื้อกูลประเทศที่มีศักยภาพทางเศรษฐกิจดีกว่า

4. ยึด “เป้าหมายอนาคตประเทศไทยปี 2579” ที่เป็นเป้าหมายในยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี มาเป็นกรอบในการกำหนดเป้าหมายที่จะบรรลุใน 5 ปีแรกและเป้าหมายในระดับย่อยลงมา โดยที่ เป้าหมายและตัวชี้วัดในด้านต่างๆ มีความสอดคล้องกับกรอบเป้าหมายที่ยั่งยืน (SDGs) ทั้งนี้ เป้าหมายประเทศไทยในปี 2579 ซึ่งเป็นที่ยอมรับร่วมกันนั้นพิจารณาจากทั้งประเด็นหลักและลักษณะของการพัฒนา ลักษณะฐานการผลิตและบริการสำคัญของประเทศ ลักษณะของคนไทยและสังคมไทยที่พึงปรารถนา และกลุ่มเป้าหมายในสังคมไทย โดยกำหนดไว้ดังนี้ “เศรษฐกิจและสังคมไทยมีการพัฒนาอย่างมั่นคงและยั่งยืนบนฐานการพัฒนาที่ยั่งยืน สังคมไทยเป็นสังคมที่เป็นธรรมมีความเหลื่อมล้ำน้อย คนไทยเป็นมนุษย์ที่สมบูรณ์ เป็นพลเมืองที่มีวินัยดีรู้และเรียนรู้ได้ด้วยตนเองตลอดชีวิต มีความรู้ มีทักษะและทัศนคติที่เป็นค่านิยมที่ดี มีสุขภาพร่างกายและจิตใจที่สมบูรณ์ มีความเจริญเติบโตทางจิตวิญญาณ มีจิตสาธารณะและทำประโยชน์ต่อส่วนรวม มีความเป็นพลเมืองไทย พลเมืองอาเซียน และพลเมืองโลก ประเทศไทยมีบทบาทที่สำคัญในเวทีนานาชาติ ระบบเศรษฐกิจตั้งอยู่บนฐานของการใช้นวัตกรรมนำดิจิทัล สามารถแข่งขันในการผลิตได้และค้าขายเป็น มีความเป็นสังคมประกอบการ มีฐานการผลิตและบริการที่มีคุณภาพ และรูปแบบที่โดดเด่น เป็นที่ต้องการในตลาดโลกเป็นฐานการผลิตและบริการที่สำคัญ เช่น การให้บริการคุณภาพทั้งด้านการเงิน ระบบโลจิสติกส์ บริการด้านสุขภาพ และท่องเที่ยวคุณภาพ เป็นครัวโลกของอาหารคุณภาพและปลอดภัย เป็นฐานอุตสาหกรรมและบริการอัจฉริยะที่เป็นอุตสาหกรรมแห่งอนาคตที่ใช้นวัตกรรม ทุนมนุษย์ทักษะสูงและเทคโนโลยีอัจฉริยะ มาต่อยอดฐานการผลิตและบริการที่มีศักยภาพในปัจจุบันและพัฒนาฐานการผลิตและบริการใหม่ๆ เพื่อนำประเทศไทยไปสู่การมีระบบเศรษฐกิจ สังคม และประชาชนที่มีความเป็นอัจฉริยะ”

5. ยึด “หลักการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจที่ลดความเหลื่อมล้ำและขับเคลื่อนการเจริญเติบโตจากการเพิ่มผลิตภาพการผลิตบนฐานของการใช้ภูมิปัญญาและนวัตกรรม” แผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 12 มุ่งเน้นการสร้างเสริมความเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจที่มีความครอบคลุมทั่วถึงเพื่อเพิ่มขยายฐานกลุ่มประชากรชั้นกลางให้กว้างขึ้น โดยกำหนดเป้าหมายในการเพิ่มโอกาสทางเศรษฐกิจ โอกาสทางสังคม และรายได้ของกลุ่มประชากรรายได้ต่ำสุดร้อยละ 40 ให้สูงขึ้น นอกจากนี้ การเพิ่มผลิตภาพการผลิตบนฐานของการใช้ภูมิปัญญา

และพัฒนานวัตกรรมนับเป็นหัวใจสำคัญในการขับเคลื่อนการพัฒนาในระยะต่อไปสำหรับทุกภาคส่วนในสังคมไทยโดยที่ เส้นทางการพัฒนาที่มุ่งสู่การเป็นประเทศที่พัฒนาแล้วนั้นกำหนดเป้าหมายทั้งในด้านรายได้ ความเป็นธรรม การลดความเหลื่อมล้ำและขยายฐานคนชั้นกลาง การสร้างสังคมที่มีคุณภาพและมีธรรมาภิบาล และความเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม

6. ยึด “หลักการนำไปสู่การปฏิบัติให้เกิดผลสัมฤทธิ์อย่างจริงจังใน 5 ปีที่ต่อยอดไปสู่ผลสัมฤทธิ์ที่เป็นเป้าหมายระยะยาว” จากแผนที่แผนพัฒนาฯ เป็นกลไกเชื่อมต่อในลำดับแรกที่จะกำกับและส่งต่อแนวทางการพัฒนาและเป้าหมายในยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปีให้เกิดการปฏิบัติในทุกระดับและในแต่ละด้านอย่างสอดคล้องกัน แผนที่พัฒนาฯ ฉบับที่ 20 จึงให้ความสำคัญกับการใช้กลไกประชารัฐที่เป็นการรวมพลังขับเคลื่อนจากทั้งภาครัฐ เอกชน และประชาชน และการกำหนดประเด็นบูรณาการของการพัฒนาที่มีลำดับ ความสำคัญสูง และได้กำหนดในระดับแผนงาน/โครงการสำคัญที่จะตอบสนองต่อเป้าหมายการพัฒนาได้อย่างแท้จริง รวมทั้งการกำหนดเป้าหมายและตัวชี้วัดที่มีความครอบคลุมหลากหลายมิติมากกว่าในแผนที่พัฒนาฯ ฉบับที่ผ่านมา ในการกำหนดเป้าหมายได้คำนึงถึงความสอดคล้องกับเป้าหมายระยะยาวของยุทธศาสตร์ชาติ และการเป็นกรอบกำกับเป้าหมายและตัวชี้วัดในระดับย่อยลงมาที่จะต้องถูกส่งต่อและกำกับให้สามารถดำเนินการให้เกิดขึ้นอย่างมีผลสัมฤทธิ์ภายใต้กรอบการจัดสรรงบประมาณ การติดตามและประเมินผลการใช้จ่ายเงินงบประมาณแผ่นดินและการติดตามประเมินผลการปฏิบัติราชการรวมทั้งการพัฒนากระบวนการที่สอดคล้องเป็นสาระเดียวกันหรือเสริมหนุนซึ่งกันและกัน แผนที่พัฒนาฯ ฉบับที่ 12 จึงกำหนดประเด็นบูรณาการเพื่อการพัฒนาเพื่อเป็นแนวทางสำคัญประกอบการจัดสรรงบประมาณแผ่นดิน รวบรวมและกำหนดแผนงาน/โครงการสำคัญในระดับปฏิบัติ และกำหนดจุดเน้นในการพัฒนาเชิงพื้นที่ในระดับสาขาการผลิตและบริการและจังหวัดที่เป็นจุดยุทธศาสตร์สำคัญในด้านต่างๆ

แผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม เพื่อสนับสนุนการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ ฉบับที่ 3 (พ.ศ. 2560 - 2564)

แผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคมเพื่อสนับสนุนการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ ฉบับที่ 3 (พ.ศ. 2560 - 2564) กล่าวว่า การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยเป็นส่วนสำคัญที่ผลักดันให้เศรษฐกิจของประเทศเติบโตอย่างมีพลัง ยั่งยืน และเท่าเทียม การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ได้ถูกจัดทำ เป็น แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ซึ่งเป็นแผนระดับชาติโดยสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) และถ่ายทอดแผนดังกล่าวสู่การปฏิบัติในระดับกระทรวง กรม โดยมีหน่วยงาน เกี่ยวข้องหลัก เช่น กระทรวงเกษตรและสหกรณ์ กระทรวง อุตสาหกรรม กระทรวงพาณิชย์กระทรวงคมนาคม กระทรวง การคลัง กระทรวงแรงงาน เป็นต้น ในการนี้กระทรวงคมนาคมในฐานะผู้รับผิดชอบดูแลด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและควบคุมกำกับการบริหารจัดการระบบโครงข่ายการคมนาคมขนส่งจึงได้จัดทำแผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม เพื่อสนับสนุนการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยแยกออกจากแผนยุทธศาสตร์หลักของกระทรวง ซึ่งต่อไปจะเรียกอย่างย่อว่า “แผนยุทธศาสตร์โลจิสติกส์กระทรวงคมนาคมฯ” โดยที่ผ่านมา กระทรวงคมนาคมได้มอบหมายให้สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) เป็นหน่วยงานหลักใน การจัดทำแผนยุทธศาสตร์โลจิสติกส์กระทรวงคมนาคมฯ ซึ่งได้จัดทำและ

ประกาศใช้แผนยุทธศาสตร์โลจิสติกส์กระทรวงคมนาคมฯ มาแล้ว 2 ฉบับ คือ ฉบับที่ 1 (พ.ศ. 2551 - 2554) และ ฉบับที่ 2 (พ.ศ. 2556 - 2560) ที่ได้มีการกำหนดแผนงาน/โครงการเพื่อขับเคลื่อนให้กลยุทธ์ต่างๆ สำเร็จตามเป้าประสงค์ที่กำหนดไว้ด้วยความร่วมมือของทุกภาคส่วน ที่เกี่ยวข้องทั้งภายในและภายนอกกระทรวงคมนาคม ทำให้ผลการดำเนินงานและผลการประเมินตามแผนโลจิสติกส์กระทรวงคมนาคมฯ ทั้ง 2 ฉบับประสบความสำเร็จในระดับที่ต่อเนื่อง อย่างไรก็ดีตามแผนยุทธศาสตร์โลจิสติกส์ของกระทรวงคมนาคมฯ ฉบับที่ 2 (พ.ศ. 2556 - 2560) สิ้นสุดลง เพื่อให้การพัฒนาาระบบโลจิสติกส์เกิดความต่อเนื่องเพราะยังมีบางโครงการที่ไม่สามารถดำเนินการได้เสร็จทันตามแผน อีกทั้งบริบทการพัฒนาาระบบโลจิสติกส์ได้ถูกใช้ขับเคลื่อนให้ประเทศไปสู่ยุคใหม่ที่เรียกว่ายุค Thailand 4.0 ยุค Digital Economy และยุคแห่งการพัฒนาเชิงพื้นที่และการสนับสนุนการร่วมกลุ่มอุตสาหกรรม ทำให้กระทรวงคมนาคมจำเป็นต้องจัดทำแผนโลจิสติกส์ของกระทรวงคมนาคมฯ ฉบับที่ 3 (พ.ศ. 2560 - 2564) ให้เป็นไปภายใต้กรอบแนวคิดที่รองรับทั้งความต่อเนื่องของแผนยุทธศาสตร์โลจิสติกส์ของกระทรวงคมนาคมฯ เดิมรวมทั้งรองรับบริบทใหม่ข้างต้น

1. โครงสร้างพื้นฐานสิ่งอำนวยความสะดวกด้านโลจิสติกส์ การขนส่งและภาพรวมการขนส่งของประเทศ

1.1 ระบบโครงข่ายด้านโลจิสติกส์ของประเทศไทย ในปัจจุบันและศักยภาพของการเป็นศูนย์กลางด้านโลจิสติกส์ ในช่วงการพัฒนาทางด้านโลจิสติกส์ที่ผ่านมา ตามกิจกรรมในแผนยุทธศาสตร์ที่ได้กำหนดไว้ในแผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคมฯ ฉบับที่ผ่านมา ทั้งฉบับที่ 1 และ 2 ได้มีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานอย่างต่อเนื่อง รองรับบริการขนส่งและระบบโลจิสติกส์ให้มีความเชื่อมโยงอย่างสมบูรณ์ ครอบคลุมทั้งเส้นทางภายในประเทศและเชื่อมโยงไปยังภายนอกประเทศ ทั้งจุดผ่านแดนและประตูการค้าเพื่อสนับสนุนให้เกิดการขนส่งหลายรูปแบบ (Multimodal transport) ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งในการลดต้นทุนทางด้านโลจิสติกส์และเพิ่มศักยภาพในการแข่งขันของประเทศโดยสามารถสรุปภาพรวมโครงสร้างพื้นฐานสิ่งอำนวยความสะดวกในภาคการขนส่งและปริมาณการขนส่งได้ดังนี้

1.1.1 โครงสร้างพื้นฐานสิ่งอำนวยความสะดวกด้านโลจิสติกส์การขนส่ง

1. ทางถนน ปัจจุบันประเทศไทยมีถนนในความดูแลของกรมทางหลวงระยะทาง 66,940 กิโลเมตร (รวมทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง) กรมทางหลวงชนบท ระยะทาง 47,916 กิโลเมตร ทางพิเศษของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย ระยะทาง 209.90 กิโลเมตร และถนนขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ระยะทางประมาณ 352,157 กิโลเมตร โดยในปี 2559 มีปริมาณการเดินทางประมาณ 728 ล้านคัน-กิโลเมตรต่อวัน และคาดการณ์ว่าปริมาณการจราจรจะเพิ่มขึ้น เฉลี่ยร้อยละ 4 ต่อปี ซึ่งจะส่งผลต่อปริมาณการจราจรในอนาคต โดยเฉพาะในพื้นที่รอบกรุงเทพมหานคร และบนถนนสายหลักซึ่งเชื่อมโยงระหว่างภูมิภาคของประเทศ

2. ทางรถไฟ โครงข่ายทางรถไฟระยะทางรวม 4,043 กิโลเมตร ประกอบด้วยเส้นทางสายหลักหรือสายประธาน 5 เส้นทางกระจายไปตามภูมิภาคต่างๆ ของประเทศครอบคลุมพื้นที่บริการ 47 จังหวัดโดยส่วนใหญ่เป็นทางรถไฟทางเดี่ยว ระยะทาง 3,763 กิโลเมตร หรือร้อยละ 93 ทางคู่ ระยะทาง 173 กิโลเมตร หรือร้อยละ 4 และทางสาม ระยะทาง 107 กิโลเมตร หรือร้อยละ 3 เนื่องจากทางรถไฟคู่และทางสาม มีระยะทางค่อนข้างน้อย ทำให้เสียเวลาในการรอสับหลัก อีกทั้งโครงข่ายทาง

รถไฟยังมีสภาพทรุดโทรม (มากกว่าร้อยละ 60 ของรางมีอายุเฉลี่ยเกิน 30 ปีขึ้นไป) ขาดการซ่อมบำรุง นอกจากนี้ยังมีทางลัดผ่านของชุมชน ซึ่งเป็นปัญหาเรื่องความปลอดภัย จึงเป็นปัญหาที่ต้องเร่งพัฒนาโครงข่ายทางรถไฟและมาตรการเรื่องความปลอดภัย

3. ทางลำน้ำ ปัจจุบันการขนส่งทางลำน้ำของประเทศไทยมีความยาวประมาณ 4,000 กิโลเมตร ประกอบด้วยเส้นทางแม่น้ำในประเทศ (2,500 กิโลเมตร) เส้นทางในแม่น้ำระหว่างประเทศ (แม่น้ำโขง 950 กิโลเมตร) และเส้นทางในทะเลสาบ (62 กิโลเมตร) แม่น้ำที่ใช้ขนส่งปัจจุบัน คือ แม่น้ำเจ้าพระยา แม่น้ำป่าสัก แม่น้ำบางปะกง แม่น้ำแม่กลอง และแม่น้ำท่าจีน โดยมรการขนส่งทางลำน้ำ ท่าเรือในแม่น้ำส่วนใหญ่เป็นท่าเรือเอกชนจะมีสถานที่ตั้งอยู่ในกรุงเทพมหานคร ปริมณฑล และอยุธยา ทั้งนี้มีความต้องการในการใช้บริการขนส่งทางลำน้ำเพิ่มมากขึ้น แต่การให้บริการขนส่งทางลำน้ำยังไม่มีประสิทธิภาพเท่าที่ควร การเดินเรือในแม่น้ำต่างๆ สรุปได้ดังนี้

การเดินเรือในแม่น้ำเจ้าพระยา (ระยะทางเดินเรือ 170 กิโลเมตร) สามารถรองรับเรือเดินทะเลระหว่างประเทศจากปากแม่น้ำในแผ่นดินประมาณ 45 กิโลเมตร หากมากกว่านั้นจะรองรับได้เฉพาะเรือลำเลียง เนื่องจากมีข้อจำกัดด้านขนาดความสูงช่องลอด และระยะห่างตอม่อ

การเดินเรือในแม่น้ำป่าสัก (ระยะการเดินเรือ 47 กิโลเมตร) รองรับได้เฉพาะเรือลำเลียงเท่านั้น

การเดินเรือในแม่น้ำบางปะกงและแม่น้ำแม่กลอง สามารถรองรับเรือเดินทะเลชายฝั่งได้

การเดินเรือในแม่น้ำท่าจีน ในช่วงแรกรองรับเรือเดินทะเลชายฝั่งได้ ต่อจากนั้นรองรับได้เฉพาะเรือลำเลียง

4. ทางชายฝั่ง ประเทศไทยมีชายฝั่งทะเลยาวประมาณ 2,600 กิโลเมตร ครอบคลุมพื้นที่ 24 จังหวัด โดยชายฝั่งอ่าวไทย (1,660 กิโลเมตร) จะขนส่งสินค้าชายฝั่งในปริมาณมากกว่าฝั่งอันดามัน (954 กิโลเมตร) การขนส่งสินค้าชายฝั่งส่วนมากจะมีจุดเริ่มต้นหรือจุดปลายทางอยู่ในพื้นที่บริเวณชายฝั่งภาคกลาง ภาคตะวันออก และภาคใต้ฝั่งอ่าวไทย มีท่าเรือแหลมฉบังและท่าเรือกรุงเทพเป็นท่าเรือหลักที่สำคัญรองรับสินค้าเพื่อการนำเข้า – ส่งออก ทำให้มีความจำเป็นต้องพัฒนาท่าเรือในบริเวณพื้นที่ภาคใต้ เพื่อสร้างโครงข่ายการขนส่งทางเรือที่มีประสิทธิภาพ เพื่อสนับสนุนการส่งออกสินค้าผ่านท่าเรือในประเทศเพิ่มเติม โดยพัฒนาโครงข่ายการขนส่งทางถนนและรถไฟ

1.1.2 ภาพรวมการขนส่งสินค้าของประเทศ และปริมาณการขนส่งสินค้าผ่านรูปแบบการขนส่งต่างๆ

สัดส่วนการขนส่งสินค้าภายในประเทศ ตามข้อมูลของกระทรวงคมนาคม ปี 2558 รูปแบบการขนส่งที่ใช้มากที่สุด คือ ทางถนน มีปริมาณการขนส่งสินค้า 482.4 ล้านตัน โดยสินค้าส่วนใหญ่ เช่น อ้อย ดิน หิน ทราย เป็นต้น รูปแบบการขนส่งที่ใช้มากรองลงมา คือ การขนส่งทางชายฝั่งทะเลมีปริมาณการขนส่ง 51.9 ล้านตัน โดยสินค้าส่วนใหญ่ ได้แก่ ปิโตรเลียมและสินค้าเบ็ดเตล็ด ส่วนรูปแบบการขนส่งทางแม่น้ำ มีปริมาณการขนส่ง 50.9 ล้านตัน สินค้าส่วนใหญ่ เช่น แร่เชื้อเพลิง ดิน หิน ทราย และรูปแบบการขนส่งทางรถไฟ มีปริมาณการขนส่ง 10.9 ล้านตัน สินค้าส่วนใหญ่ เช่น เครื่องมือ เครื่องใช้ เป็นต้น

สำหรับการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ ส่วนใหญ่จะใช้รูปแบบการขนส่งทางทะเล โดยสินค้าส่งออกมีสัดส่วนทางทะเล ร้อยละ 72.41 ทางอากาศ ร้อยละ 22.42 และทางถนนร้อยละ 9.13 ส่วนสินค้านำเข้าส่วนใหญ่จะใช้รูปแบบการขนส่งทางทะเล ร้อยละ 66.23 รองลงมาคือ ทางอากาศ ร้อยละ 24.39 และทางถนน ร้อยละ 9.34

1.2 ความร่วมมือและกรอบความตกลงระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้องกับโลจิสติกส์การขนส่ง

ความร่วมมือและกรอบความตกลงระหว่างประเทศมีความสำคัญต่อการพัฒนาเศรษฐกิจ การค้าและการลงทุนของประเทศ สามารถสะท้อนถึงอุปสงค์การขนส่งในอนาคตไปยัง กลุ่มประเทศต่างๆ ผ่านประตูการค้า (Gateway) เช่น ท่าเรือ ท่าอากาศยาน และด่านศุลกากรชายแดน ซึ่งความเข้าใจถึงสถานการณ์และทิศทางการขนส่งระหว่างภูมิภาคในอนาคตจะนำมาสู่การปรับทิศทางของแผนยุทธศาสตร์พัฒนาโลจิสติกส์

ประเทศไทยได้มีความสัมพันธ์อันดีกับประเทศเพื่อนบ้านในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้รวมทั้งประเทศอื่นๆ ที่อยู่นอกภูมิภาค และได้มีการจัดทำข้อตกลงความร่วมมือระหว่างประเทศไทยกับประเทศต่างๆ เพื่อให้เกิดความร่วมมือในการพัฒนาและอำนวยความสะดวกทางด้านการค้าซึ่งมีเป้าหมายร่วมกัน คือ เพิ่มศักยภาพการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศให้สูงขึ้น ซึ่งกลุ่มความร่วมมือที่ประเทศไทยได้เป็นสมาชิกอยู่ ได้แก่

1. ประชาคมอาเซียน หรือ สมาคมประชาชาติแห่งเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ (Association of South East Asian Nations : ASEAN) มีวัตถุประสงค์ในการจัดตั้งเพื่อส่งเสริมความร่วมมือและความช่วยเหลือซึ่งกันและกันในทางเศรษฐกิจ สังคม วัฒนธรรม เทคโนโลยีวิทยาศาสตร์และการบริหารส่งเสริมการพัฒนาทางเศรษฐกิจ และความเป็นอยู่คุณภาพชีวิตที่ดีตลอดจนการ ปรับปรุงการขนส่งและการคมนาคมให้ครอบคลุมมีประสิทธิภาพ ทั้งนี้ ASEAN ยังมีการรวมกลุ่มกับประเทศนอกกลุ่มเกิดเป็นกรอบความร่วมมือกับกลุ่มประเทศอื่นๆ อีก ได้แก่ ASEAN+3 ที่ร่วมมือกับประเทศจีน ญี่ปุ่น และเกาหลีใต้และ ASEAN+6 ที่เพิ่มความร่วมมือกับประเทศออสเตรเลียนิวซีแลนด์และอินเดีย โดยมีเป้าหมายหลักในการร่วมมือกันในด้านต่างๆ เพื่อพัฒนา ศักยภาพในการแข่งขันและข้อตกลงด้านการค้าให้เกิดการเจริญเติบโตของเศรษฐกิจอย่างต่อเนื่อง นอกจากนี้ จากการก่อตั้งประชาคมอาเซียนได้มีพัฒนาการเป็นความร่วมมือเพิ่มขึ้นในรูปประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (ASEAN Economic Community: AEC) ซึ่งมีวัตถุประสงค์หลัก คือ การเป็นตลาดและฐานการผลิตเดียวกัน (Single Market and Production Base) เกิดการเคลื่อนย้ายสินค้า บริการ การลงทุน เงินทุน และแรงงานฝีมืออย่างเสรี ซึ่งเป็นแรงผลักดันให้เกิดการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจมากยิ่งขึ้น

2. โครงการพัฒนาความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (Greater Mekong Subregional Economic Cooperation: GMS-EC) เป็นความร่วมมือระหว่างประเทศไทยกับประเทศในกลุ่มแม่น้ำโขง ได้แก่ ประเทศจีน (หยุนหนานและกว่างซี) เมียนมา สปป.ลาว กัมพูชาและเวียดนาม โดยมุ่งเน้นการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งข้ามพรมแดน (Cross-Border Transport Infrastructure: CBTI) รวมทั้งการปรับปรุงการเชื่อมโยง การบริการเพื่อส่งเสริมการขยายตัวด้านอุตสาหกรรมเกษตร การค้าการลงทุนและบริการ เพื่อให้เกิดการจ้างงานการยกระดับการครองชีพ การถ่ายทอดเทคโนโลยีและการศึกษาระหว่างกัน การใช้ทรัพยากรธรรมชาติที่ส่งเสริมกันอย่างมีประสิทธิภาพ และช่วยเพิ่มขีดความสามารถและโอกาสการแข่งขันในเวทีการค้าโลก

3. ความริเริ่มแห่งอ่าวเบงกอล สำหรับความร่วมมือหลากหลายสาขาทางวิชาการและเศรษฐกิจ (Bay of Bengal Initiative for Multi-Sectorial Technical and Economic Cooperation: BIMSTEC) เป็นกรอบความร่วมมือทางวิชาการและเศรษฐกิจ ระหว่าง ๗ ประเทศในอ่าวเบงกอล ประกอบด้วยประเทศบังกลาเทศ ภูฏาน อินเดีย เมียนมา เนปาล ศรีลังกา และไทย เป็นการเชื่อมนโยบาย Look East ของกลุ่มประเทศเอเชียใต้และนโยบาย Look West ของประเทศไทย เพื่อเชื่อมเอเชียใต้กับเอเชียตะวันออกเฉียงใต้เข้าด้วยกัน

4. ข้อตกลงความร่วมมือระหว่างประเทศลุ่มแม่น้ำ อิระวดี-เจ้าพระยา-แม่โขง (Aeyawadee-ChaoprayaMekong Economic Cooperation: ACMECS) เป็นข้อตกลงความร่วมมือด้านธุรกิจระหว่างประเทศไทย เมียนมา สปป.ลาว กัมพูชา และเวียดนาม เป็นยุทธศาสตร์ความร่วมมือที่สำคัญที่จะส่งเสริมความเป็นศูนย์กลางเศรษฐกิจ ของไทยด้วยความช่วยเหลือทางด้านการสร้างเส้นทางเชื่อมโยง การขนส่งระหว่างชายแดน ทำให้สินค้าจากประเทศไทยสามารถเคลื่อนย้ายไปสู่ประเทศในกลุ่มได้อย่างสะดวกยิ่งขึ้น นับเป็นยุทธศาสตร์การสร้างตลาดขนาดใหญ่ในการรองรับสินค้าจากประเทศไทย รวมทั้งผลักดันให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลาง (Hub) ของอนุภูมิภาค

5. โครงการความร่วมมือเขตเศรษฐกิจสามฝ่าย อินโดนีเซีย-มาเลเซีย-ไทย (Indonesia-Malaysia-Thailand Growth Triangle: IMT-GT) มีวัตถุประสงค์เพื่อส่งเสริมความสัมพันธ์ทางเศรษฐกิจ การค้าและการลงทุนระหว่างประเทศ โดยใช้ทรัพยากรที่มีอยู่อย่างเต็มประสิทธิภาพ ความร่วมมือกันในการพัฒนาเศรษฐกิจของทั้ง 3 ประเทศ จะผลักดันให้พื้นที่เป้าหมายของโครงการ มีความเจริญก้าวหน้าทางเศรษฐกิจและกระตุ้นให้เศรษฐกิจส่วนรวมของภูมิภาคเติบโตอย่างรวดเร็ว และนอกจากกรอบความร่วมมือที่ประเทศไทยเข้าไปมีความเกี่ยวข้องข้องด้วยแล้ว ยังต้องพิจารณาถึงแนวโน้มการค้าของโลก ประกอบด้วย ซึ่งนโยบายการค้าที่สำคัญ คือ One Belt, One Road ซึ่งเป็นนโยบายของประเทศจีนที่จะมีผลต่อเส้นทางการค้าของโลก รวมทั้งก่อให้เกิดผลกระทบทั้งทางตรงและทางอ้อมกับอาเซียนด้วยเช่นกัน และรวมถึงไทยที่หากใช้ความได้เปรียบด้านภูมิศาสตร์ในการเป็นศูนย์กลางของอาเซียน ที่จะสร้างความเชื่อมโยง (Connectivity) กับประเทศต่างๆ ทั้งภายในและภายนอกภูมิภาคตามยุทธศาสตร์ด้านต่างประเทศของไทยต่อการเป็นศูนย์กลางในด้านต่างๆของอาเซียนแล้ว ก็จะสามารถพัฒนาเป็นส่วนหนึ่งของเส้นทางการค้านี้ได้

จากความร่วมมือต่างๆ เหล่านี้จะเห็นได้ว่า เป้าหมายหลักที่สำคัญที่ก่อให้เกิดความร่วมมือคือความต้องการในการพัฒนาเศรษฐกิจเป็นสำคัญ ความร่วมมือต่างๆ จะเป็นการสร้างตลาด และขยายขนาดเศรษฐกิจให้มีขนาดใหญ่ขึ้น ซึ่งจะส่งผลให้เกิดการเคลื่อนย้ายสินค้า และแรงงานผ่านทางโครงข่ายการขนส่งในภูมิภาคมากขึ้นกว่าในอดีต ดังนั้นในฐานะที่กระทรวงคมนาคม เป็นหน่วยงานหลักในการดูแลโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งของประเทศ จึงจำเป็นต้องกำหนดยุทธศาสตร์ โดยพิจารณาบริบททางกรอบความร่วมมือ และกรอบข้อตกลงที่ประเทศไทย มีส่วนเกี่ยวข้อง เพื่อนำไปกำหนดยุทธศาสตร์กลยุทธ์และโครงการที่สามารถสนับสนุนรองรับการขนส่งเคลื่อนย้ายสินค้า และพัฒนาช่องทางด้านการค้าระหว่างประเทศและการขนส่งสินค้าได้อย่างมีประสิทธิภาพ อันจะนำไปสู่การพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศได้อย่างยั่งยืนต่อไป

1.3 ศักยภาพในการเป็นศูนย์กลางทางโลจิสติกส์ (Logistics Hub) ของภูมิภาค

สภาพทางภูมิศาสตร์เชิงพื้นที่ของประเทศไทยมีความเหมาะสมกับการเป็นศูนย์กลางด้านโลจิสติกส์ของภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ เนื่องจากเป็นประเทศศูนย์กลางของการเชื่อมต่อกับประเทศเพื่อนบ้าน คือ

1. เมียนมา มีชายแดนติดต่อกับ 10 จังหวัด ในภาคเหนือ ภาคตะวันตกและภาคใต้ของประเทศไทยระยะทางแนวชายแดน ประมาณ 2,400 กิโลเมตร โดยมีจุดผ่านแดนถาวรและจุดผ่อนปรน ดังนี้

จังหวัดเชียงราย จุดผ่านแดนถาวร 2 แห่ง คือ

1. สะพานข้ามแม่น้ำสาย อำเภอแม่สาย
2. สะพานข้ามแม่น้ำสาย แห่งที่ 2 อำเภอแม่สาย

จุดผ่อนปรน 5 แห่ง ได้แก่

1. ท่าบ้านปางห้า ตำบลเกาะช้าง อำเภอแม่สาย
2. ท่าบ้านสายลมจอย ตำบลเวียงพางคำ อำเภอแม่สาย
3. ท่าบ้านเกาะทราย ตำบลแม่สาย อำเภอแม่สาย
4. ท่าดินดำ บ้านป่าแดง หมู่ 5 ตำบลเกาะช้าง อำเภอแม่สาย
5. บ้านสบรวก หมู่ 1 ตำบลเวียง อำเภอเชียงแสน

จังหวัดตาก

จุดผ่านแดนถาวร 1 แห่ง คือ บ้านริมเมย หมู่ 2 อำเภอแม่สอด

จังหวัดระนอง จุดผ่านแดนถาวร 1 แห่ง คือ ด่านตรวจคนเข้าเมือง อำเภอเมืองระนอง
จุดตรวจ 3 ช่องทาง ได้แก่

1. ท่าเทียบเรือสะพานปลา ตำบลบางรีน อำเภอเมืองระนอง
2. ปากน้ำระนอง ตำบลปากน้ำ อำเภอเมืองระนอง
3. ท่าเทียบเรือบ้านอันดามันคลับ จำกัด ตำบลปากน้ำ อำเภอเมืองระนอง

จังหวัดเชียงใหม่ จุดผ่อนปรน 2 แห่ง ได้แก่

1. ช่องทางกัวผาวอก บ้านอรุโณทัย หมู่ 10 ตำบลเมืองนะ อำเภอเชียงดาว
2. ช่องทางหลักแตงบ้านเปียงหลวง ตำบลเปียงหลวง อำเภอเวียงแหง

จังหวัดแม่ฮ่องสอน

จุดผ่อนปรน 5 แห่ง ได้แก่

1. ช่องทางบ้านห้วยต้นนุ่น หมู่ 5 ตำบลแม่เงา อำเภอขุนยวม
2. ช่องทางบ้านห้วยผึ้ง หมู่ 3 ตำบลห้วยผา อำเภอเมืองแม่ฮ่องสอน
3. ช่องทางบ้านเสาหิน หมู่ 1 ตำบลเสาหิน อำเภอแม่สะเรียง
4. บ้านแม่สายแลบ หมู่ 1 ตำบลแม่สายแลบ อำเภอสบเมย
5. บ้านน้ำเพียงดิน หมู่ 1 ตำบลผาบ่อง อำเภอเมืองแม่ฮ่องสอน

จังหวัดกาญจนบุรี

จุดผ่อนปรน 1 แห่ง คือ ด่านพระเจดีย์สามองค์ ตำบลหนองลู อำเภอสังขละบุรี

จุดผ่านแดนชั่วคราว 1 แห่ง คือ ด่านพระเจดีย์สามองค์ ตำบลหนองลู อำเภอสังขละบุรี

จังหวัดประจวบคีรีขันธ์

จุดผ่อนปรน 1 แห่ง คือ บ้านไร่ไคร้ตำบลคลองวาฬ อำเภอเมืองประจวบคีรีขันธ์

นอกจากนี้มีการเชื่อมต่อเส้นทางคมนาคมทางถนน 2 จุด คือ เมียวดี-แม่สอด ในเส้นทาง R2 ตามแนว East-West Corridor และท่าขี้เหล็ก-แม่สาย ในเส้นทาง R3B ตามแนว North-South Corridor

2. สปป.ลาว มีชายแดนติดต่อกับ 11 จังหวัด ในภาคเหนือ และภาคตะวันออกเฉียงเหนือของไทย ระยะทางแนวชายแดนประมาณ 1,810 กิโลเมตร โดยมีจุดผ่านแดนถาวร และจุดผ่อนปรน ดังนี้

จังหวัดเชียงราย

จุดผ่านแดนถาวร 3 แห่ง คือ

1. ด่านอำเภอเชียงของ อำเภอเชียงของ
2. ด่านบ้านเชียงแสน อำเภอเชียงแสน
3. ด่านสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 4 อำเภอเชียงของ

จุดผ่อนปรน 6 แห่ง คือ

1. บ้านสบรวก หมู่ 1 ตำบลเวียง อำเภอเชียงแสน
2. บ้านสวนดอก หมู่ 8 ตำบลบ้านแซว อำเภอเชียงแสน
3. บ้านแจมป่อง ตำบลเหล่า่างาว อำเภอเวียงแก่น
4. บ้านหาดบ้าย หมู่ 1 ตำบลริมโขง อำเภอเชียงของ
5. บ้านร่มโพธิ์ทอง (เลาเจอ) หมู่ 9 ตำบลต๋ำ อำเภอเทิง
๖. บ้านห้วยลึก หมู่ 4 ตำบลม่วงยาย อำเภอเวียงแก่น

จังหวัดพะเยา

จุดผ่อนปรน 1 แห่ง คือ

1. บ้านฮวก ตำบลภูซาง กิ่งอำเภอภูซาง

จังหวัดน่าน

จุดผ่านแดนถาวร 1 แห่ง คือ ด่านบ้านห้วยโก๋น อำเภอเฉลิมพระเกียรติ

จุดผ่อนปรน 2 แห่ง คือ

1. บ้านห้วยสะแตง ตำบลงอบ อำเภอทุ่งช้าง
2. บ้านใหม่ชายแดน ตำบลชนแดน อำเภอสองแคว

จังหวัดอุตรดิตถ์

จุดผ่านแดนถาวร 1 แห่ง คือ บ้านภูคู้ หมู่ 2 อำเภอบ้านโคก

จุดผ่อนปรน 1 แห่ง คือ บ้านห้วยต่าง หมู่ 7 ตำบลบ้านโคก อำเภอบ้านโคก

จังหวัดเลย

จุดผ่านแดนถาวร 4 แห่ง คือ

1. ด่านบ้านปากห้วย อำเภอท่าลี่
2. ด่านสะพานมิตรภาพข้ามแม่น้ำเหือง อำเภอท่าลี่
3. ด่านบ้านเชียงคาน หมู่ 2 อำเภอเชียงคาน
4. ด่านบ้านคกไผ่ อำเภอปากชม

จุดผ่อนปรน 5 แห่ง คือ

1. บ้านเหมืองแพร่ ตำบลนาแห้ว อำเภอนาแห้ว

2. บ้านนาป่า ตำบลปากหมัน อำเภอด่านซ้าย
3. บ้านนากระเซิง ตำบลอาฮี อำเภอท่าลี่
4. บ้านหนองผือ ตำบลหนองผือ อำเภอท่าลี่
5. บ้านอาฮี ตำบลอาฮี อำเภอท่าลี่

จังหวัดหนองคาย

จุดผ่านแดนถาวร 2 แห่ง คือ

1. ด่านท่าเสด็จ อำเภอเมืองหนองคาย
2. ด่านสะพานมิตรภาพไทย-ลาว บ้านเหล่าจอมมณี อำเภอเมืองหนองคาย

จุดผ่อนปรน 4 จุด คือ

1. บ้านเปงจาน ตำบลโพนแพง กิ่งอำเภอรัตนวาปี
2. หมู่ 1 ตำบลจุมพล อำเภอโพนพิสัย
3. บ้านบ้านหม้อ ตำบลบ้านหม้อ อำเภอศรีเชียงใหม่
4. บ้านบ้านม่วง ตำบลบ้านม่วง อำเภอสังคม

จังหวัดบึงกาฬ

จุดผ่านแดนถาวร 1 แห่ง คือ ด่านอำเภอบึงกาฬ อำเภอเมืองบึงกาฬ

จุดผ่อนปรน 2 จุด คือ

1. บ้านบุงคล้า ตำบลบุงคล้า อำเภอบุงคล้า
2. บ้านห้วยคาด ตำบลปากคาด อำเภอปากคาด

จังหวัดนครพนม

จุดผ่านแดนถาวร 2 แห่ง คือ

1. ด่านนครพนม เทศบาลเมืองนครพนม
2. สะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 3 (นครพนม - คำม่วน) บริเวณบ้านห้อม อำเภอเมือง

นครพนม

จุดผ่อนปรน 4 แห่ง คือ

1. บ้านนาต่า หมู่ 2 ตำบลบ้านกลาง อำเภอเมืองนครพนม
2. บ้านดอนแพง หมู่ที่ 7 ตำบลบ้านแพง อำเภอบ้านแพง
3. บ้านธาตุพนมสามัคคี หมู่ที่ 2 ตำบลธาตุพนมเหนือ อำเภอธาตุพนม
4. บ้านท่าอุเทนด้านศุลกากร ตำบลท่าอุเทน อำเภอท่าอุเทน

จังหวัดมุกดาหาร

จุดผ่านแดนถาวร 2 แห่ง คือ

1. ด่านอำเภอเมืองมุกดาหาร อำเภอเมืองมุกดาหาร
2. ด่านสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 2 (มุกดาหาร- สะหวันเขต) อำเภอเมืองมุกดาหาร

จังหวัดอำนาจเจริญ

จุดผ่อนปรน 1 แห่ง คือ บ้านยักษ์คู่ตำบลชานุมาน อำเภอชานุมาน

จังหวัดอุบลราชธานี

จุดผ่านแดนถาวร 2 แห่ง คือ

1. ด้านถาวรบ้านปากแซง กิ่งอำเภอนาตาล

2. ด้านถาวรช่องเม็ก อำเภอสิรินธร

จุดผ่อนปรน 4 แห่ง คือ

1. หน้าที่ว่าการอำเภอเขมรราชู (หลังเก่า) ตำบลเขมรราชู อำเภอเขมรราชู

2. บ้านสองคอน ตำบลสองคอน อำเภอโพธิ์ไทร

3. บ้านด่านเก่า ตำบลโขงเจียม อำเภอโขงเจียม

4. บ้านหนองแสง (ช่องดาอู) ตำบลโพนงาม อำเภอบุญศรี

และมีการเชื่อมต่อการคมนาคมทางถนนตามแนว ระเบียงเศรษฐกิจ ได้แก่ ห้วยทราย- เชียงของ ในแนว North South Corridor ปากซัน-บึงกาฬ สะหวันนะเขต-มุกดาหาร ปากเซ- อุบลราชธานี ตามแนว East-West Corridor

3. กัมพูชา มีชายแดนติดต่อกับ 7 จังหวัด ในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ และภาค ตะวันออกของไทย มีระยะทางชายแดน 725 กิโลเมตร จุดผ่านแดนบริเวณชายแดนไทยกัมพูชา มีดังนี้ จังหวัดอุบลราชธานี

จุดผ่อนปรน 1 แห่ง คือ ช่องอานม้า ตำบลโวง อำเภอน้ำยืน

จังหวัดศรีสะเกษ

จุดผ่านแดนถาวร 1 แห่ง คือ ช่องสะง่า อำเภอภูสิงห์

จุดผ่อนปรนเพื่อการท่องเที่ยว 1 แห่ง คือ ช่องทางขึ้น เขาพระวิหาร ตำบลเสาธงชัย อำเภอกันทรลักษ์

จังหวัดสุรินทร์

จุดผ่านแดนถาวร 1 แห่ง คือ ช่องจอม อำเภอกาบเชิง

จังหวัดสระแก้ว

จุดผ่านแดนถาวร 1 แห่ง คือ บ้านคลองลึก อำเภออรัญประเทศ

จุดผ่อนปรน 3 แห่ง ได้แก่

1. บ้านตาพระยา ตำบลตาพระยา อำเภอตาพระยา

2. บ้านหนองปรือ ตำบลผ่านศึก อำเภออรัญประเทศ

3. บ้านเขาดิน ตำบลคลองหาด อำเภอคลองหาด

จังหวัดจันทบุรี

จุดผ่านแดนถาวร 2 แห่ง ได้แก่

1. บ้านแหลม อำเภอโป่งน้ำร้อน

2. บ้านผักกาด อำเภอโป่งน้ำร้อน

จุดผ่อนปรน 3 แห่ง ได้แก่

1. บ้านซันตารีตำบลทุ่งขนาน อำเภอสอยดาว

2. บ้านบึงขันธ์ล่าง ตำบลเทพนิมิต อำเภอโป่งน้ำร้อน

3. บ้านสวนส้ม ตำบลสะตอน อำเภอสอยดาว

จังหวัดตราด

จุดผ่านแดนถาวร 1 แห่ง คือ บ้านหาดเล็ก อำเภอคลองใหญ่

จุดผ่อนปรน 2 แห่ง ได้แก่

1. บ้านหมื่นด่าน ตำบลบ่อพลอย อำเภอบ่อไร่
2. บ้านมะม่วง ตำบลนนทรี อำเภอบ่อไร่

นอกจากนี้ยังมีการเชื่อมต่อทางถนนตามแนวระเบียง เศรษฐกิจ ได้แก่ปอยเปต-อรัญประเทศ และเกาะกง-คลองใหญ่ ตามแนว Southern Corridor

4. มาเลเซีย มีชายแดนติดกับ 4 จังหวัด ในภาคใต้ของประเทศไทยมีแนวชายแดน 647 กิโลเมตร มีจุดผ่านแดนบริเวณ ชายแดน ดังนี้

จังหวัดสตูล

จุดผ่านแดนถาวร 2 แห่ง ได้แก่

1. ด่านวังประจัน อำเภอควนโดน
2. ด่านสตูล (ท่าเรือ) อำเภอเมืองสตูล

จังหวัดสงขลา

จุดผ่านแดนถาวร 3 แห่ง ได้แก่

1. ด่านสะเดา อำเภอสะเดา
2. ด่านปาดังเบซาร์ อำเภอสะเดา
3. ด่านบ้านประกอบ อำเภอนาทวี

จังหวัดยะลา

จุดผ่านแดนถาวร 1 แห่ง คือ ด่านเบตง อำเภอเบตง

จังหวัดนราธิวาส

จุดผ่านแดนถาวร 3 แห่ง ได้แก่

1. ด่านสุโหงโกลก อำเภอสุโหงโกลก
2. ด่านตากใบ (ท่าเรือ) อำเภอตากใบ
3. ด่านบูเกะตา อำเภอแว้ง

ทั้งนี้ หากพิจารณาจากแผนที่ที่ตั้งของเส้นทาง แนวระเบียงเศรษฐกิจ แนวเชื่อมต่อทางคมนาคมด้านชายแดนต่างๆ จะเห็นได้ว่า ประเทศไทยตั้งอยู่ในศูนย์กลางของการคมนาคมขนส่ง มีลักษณะเป็นเส้นทางที่จะต้องผ่านของการคมนาคมขนส่งทางถนน ทั้งในแนวเหนือ-ใต้ หรือ ตะวันออก-ตะวันตก เพื่อเชื่อมโยงไปยังประเทศอื่นๆ ถือได้ว่ามีความเหมาะสมทางภูมิศาสตร์เป็นอย่างยิ่ง ซึ่งทางภาคใต้ของประเทศไทยเป็นแหลมชายฝั่งมหาสมุทรอินเดียอยู่ทางฝั่งตะวันตกและมหาสมุทรแปซิฟิกอยู่ทางฝั่งตะวันออก อีกทั้งมีที่ตั้งอยู่ตรงกลางของอนุทวีป (Intra-mainland) มีชายแดนติดต่อกับประเทศจีนผ่าน สปป.ลาว เมียนมา กัมพูชา เวียดนาม และมาเลเซีย ซึ่งทั้งหมดล้วนเป็นปัจจัยส่งเสริมไทยต่อการเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์และขนส่งของอนุภูมิภาค และทำให้ไทยมีศักยภาพในการเชื่อมระบบขนส่ง เพื่อการใช้ประโยชน์จากทรัพยากรทางธรรมชาติและการลงทุนจากต่างประเทศ

อย่างไรก็ตาม การที่มีที่ตั้งเหมาะสมอย่างเดียวยังคงไม่เป็นปัจจัยพอที่จะทำให้ไทยมีโอกาสและความเป็นไปได้ต่อการเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ โดยปัจจัยสำคัญจะต้องศึกษาเปรียบเทียบจากศักยภาพของแต่ละประเทศเพื่อนบ้านจะต้องมีการพิจารณาถึงการนำศักยภาพที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาการค้า การลงทุนการขนส่ง โดยเฉพาะประเด็นที่เกี่ยวข้องกับเศรษฐกิจ และการเมืองของแต่ละ

ประเทศ จะเป็นปัจจัยที่มีความสำคัญ เพราะมีผลต่อนโยบายความร่วมมือและการแข่งขันต่อการพัฒนาโลจิสติกส์และการเชื่อมโยงระบบขนส่ง ซึ่งจะมีผลต่อการส่งเสริมหรือเป็นภัยคุกคามต่อการแข่งขันและแย่งชิงการเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ในภูมิภาคได้

ดังนั้น จึงจำเป็นต้องมีปัจจัยส่งเสริม และสนับสนุนเพิ่มเติมในด้านการวางแผน หรือยุทธศาสตร์การพัฒนา กับการใช้ประโยชน์จากศักยภาพด้านที่ตั้งของประเทศไทย แผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคมในด้านการพัฒนาโลจิสติกส์ จึงมีความสำคัญเป็นอย่างยิ่งในการช่วยผลักดันศักยภาพในด้านการเป็นศูนย์กลางการคมนาคมของประเทศไทย ซึ่งจะมีผลอย่างมากในการพัฒนาอย่างต่อเนื่องของประเทศไทยในมิติของการค้า การลงทุน และเศรษฐกิจในอนาคต

แนวคิดการบริหารจัดการระบบโลจิสติกส์

โลจิสติกส์เป็นหนึ่งในการวางแผนธุรกิจเพื่อสร้างความสามารถของกระบวนการธุรกรรม ให้บรรลุผลการจัดลำดับงานและการไหลของข้อมูลและสินค้าทั้งหมดของแต่ละกระบวนการ ต้องมีการกำหนดให้ชัดเจนล่วงหน้าในแผนโลจิสติกส์ที่จะเป็นแนวทางสู่การปฏิบัติการ ตลอดจนการชี้ให้เห็นถึงความสำคัญของการวางแผนโลจิสติกส์ให้มีความสามารถและมีความยืดหยุ่นเพียงพอต่อการปรับตัวจากแผนโลจิสติกส์เดิมที่วางไว้ รวมทั้งแผนสำรองฉุกเฉินในกรณีที่เกิดสถานการณ์เหนือความคาดหมาย เช่น การเกิดภัยพิบัติต่างๆ เป็นต้น

การบริหารจัดการระบบโลจิสติกส์ สำหรับการจัดการและการวางแผนระบบโลจิสติกส์นี้ สำคัญมาก เพราะจะต้องมีแบบแผนและข้อกำหนดที่ชัดเจน โดยตั้งกฎให้ผู้ปฏิบัติทำอย่างเคร่งครัด ต้องมีการรายงานส่งเป็นลายลักษณ์อักษร และให้หัวหน้างานลงนามกำกับเพื่อตรวจสอบสินค้าอีกครั้ง แล้วจึงลงนามกำกับรับผิดชอบ และต้องมีการเขียนหมายเหตุทุกขั้นตอนการจัดการระบบโลจิสติกส์มีดังต่อไปนี้

1. การจัดระบบขนส่งลำเลียงภายในโรงงานของผู้ผลิตสินค้า สินค้าที่ผลิตต้องมีการตรวจสอบว่าได้ มาตรฐานผ่านเป็นที่เรียบร้อย แล้วจึงจะทำการส่งมาเก็บไว้ในโกดัง ซึ่งการจัดการลำเลียงขนย้ายภายในโรงงาน จะต้องมีภาระใส่สินค้าบรรจุป้องกันความเสียหายที่อาจจะเกิดขึ้นได้ต่อสินค้านั้นๆ หรือทำการบรรจุใส่กล่อง สินค้าสำหรับสินค้าสำเร็จรูป แล้วนำมารวมกันไว้ให้เรียบร้อย สะดวกต่อการที่จะขนส่งออกไปภายนอกโรงงาน หรือจัดส่งให้กับลูกค้าต่อไป

2. การทำบัญชีสินค้าเข้าออกและสินค้าคงคลัง หัวหน้าคลังสินค้าต้องทำบัญชีสินค้าเข้าออกและสินค้าคงคลังว่ามีจำนวนเท่าไรในแต่ละวัน และบันทึกผู้ที่มารับสินค้าไปตามรายละเอียดแบบฟอร์มกรอกข้อความของโรงงาน สำหรับโรงงานที่มีการส่งออกไปต่างประเทศโดยตรง ก็ต้องประสานงานกับฝ่ายส่งออกโดยที่ฝ่ายส่งออกจะเป็นผู้ติดต่อดำเนินการด้านการขนส่งสินค้าและพิธีการศุลกากร

3. การจัดซื้อวัตถุดิบและการจัดเก็บ เพื่อให้ทันกับการผลิตแบบสนองความต้องการของลูกค้าและบริหารการจัดส่ง การผลิตอาจมีความจำเป็นในการสั่งวัตถุดิบจากที่อื่นมาทด แทนในกรณีที่วัตถุดิบที่มีอยู่ไม่พอเพียง เพื่อให้ผลิตได้ทันและจัดส่งตามใบสั่งซื้อจากลูกค้า โดยเฉพาะลูกค้าในประเทศที่จะต้องจัดส่งให้ทันเวลาและมีลูกค้าจำนวนมากหลาย

4. การบริหารบุคลากรให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น โดยต้องมีความรับผิดชอบต่อคุณภาพสินค้าและเวลาที่จะต้องส่งมอบสินค้า หรืออาจจะมีการโยกย้ายไปแผนกอื่น ๆ บ้าง การบริหารบุคลากรต้องมีการอบรมกันเป็นประจำถึงแม้ว่าจะไม่เกิดปัญหาใดก็ตาม ทั้งนี้เพื่อให้เข้าใจในกระบวนการผลิตสินค้า ซึ่งจะต้องส่งให้ทันเวลากับสายการผลิตของลูกค้าแต่ละราย ถ้าส่งไม่ทันก็จะทำให้การผลิตต่อเนื่องของลูกค้า นั้น ๆ ได้รับ ผลกระทบล่าช้าตามมาด้วย

5. กรณีสินค้าผลิตไม่ได้มาตรฐาน ถ้ามีการขนส่งออกไปอาจจะถูกส่งกลับมาทำให้เสียค่าขนส่งเพิ่มขึ้น และเสียหายต่อต้นทุนในการผลิตชัดเจนโดยเปล่าประโยชน์ และจำเป็นที่จะต้องนำไปส่งอีกครั้ง ซึ่งต้นทุนการขนส่งจะเพิ่มเป็น 2 เท่า และการจัดเก็บสินค้าที่ไม่ได้คุณภาพก็เป็นภาระในการแปรสภาพ ส่วนสินค้าคืนที่ยังพอที่จะขายลดราคาได้ ก็ต้องเก็บรักษาไว้อย่างดีรอลูกค้าที่จะมาเหมาเพื่อส่งไปขายได้อีก ซึ่งก็มีบริษัทรับซื้ออยู่เสมอและผู้ที่มารับซื้อไปแล้วก็ต้องมีการบริหารคลังสินค้าแบบโลจิสติกส์ด้วย

6. ระบบโลจิสติกส์ที่ทำกันอย่างดีมีคุณภาพมีข้อสำคัญคือ รถบรรทุกและพนักงานขับรถต้องระลึกรู้ไว้ด้วยว่า รถบรรทุกคือเครื่องจักรชนิดหนึ่งที่ใช้พาสินค้าเพื่อการส่งมอบนั้น ขับเคลื่อนไปได้โดยอาศัยพนักงานขับรถ การเลือกใช้รถต้องให้เหมาะสมกับกิจการของตนเองตามลักษณะของงาน และต้องบำรุงรักษาตามกำหนด ซึ่งไม่ต่างจากเครื่องจักรทั่วไป การประหยัดค่าน้ำมัน การประหยัดค่าสึกหรอ อุปกรณ์ สิ้นเปลืองต่างๆ การประกันอุบัติเหตุและความเสียหายของสินค้า ฯลฯ นั้นเป็นงานใหญ่อีกงานหนึ่งที่อาจต้อง สร้างขึ้นเป็นแผนกใหญ่อีกแผนกหนึ่งโดยเฉพาะถ้ามีงานขนส่งมาก หลากๆ โรงงานมักใช้วิธีจ้างบริษัทขนส่งมารับช่วงต่อเพื่อที่จะลดภาระในองค์กร โดยจะจ้าง บริษัทขนส่งที่ค่อนข้างมีบริการดี มีระบบโลจิสติกส์แบบครบวงจร นั่นคือ การบริการแบบเบ็ดเสร็จ ณ ที่เดียวที่เรียกว่า one stop service พร้อมด้วยการรายงานและให้คำปรึกษาพร้อมร่วมกันวางแผนงานกับลูกค้าตลอดเวลา

การวางแผนโลจิสติกส์ เป็นการศึกษาถึงแนวคิดการวางแผนทรัพยากรล่วงหน้าด้านโลจิสติกส์ของอุตสาหกรรมแต่ละประเภท เพื่อให้สามารถออกแบบผังการไหลของสินค้าได้อย่างมีประสิทธิภาพสูงสุด ดังนั้น การวางแผนโลจิสติกส์จึงมีองค์ประกอบหลักที่สำคัญ และจำเป็นอย่างยิ่งที่ต้องศึกษาและความเข้าใจให้ถูกต้อง 5 ประการนั้นคือ โครงสร้างโลจิสติกส์พื้นฐาน การจัดการการเคลื่อนย้ายสินค้า กระบวนการอุปทานโลจิสติกส์ ระดับการวางแผนโลจิสติกส์และการบูรณาการองค์ประกอบโลจิสติกส์ นอกจากนี้ การวางแผนโลจิสติกส์ยังหมายความถึง การพยากรณ์เกี่ยวกับความต้องการของผู้บริโภคในแต่ละช่วงเวลา การศึกษาเกี่ยวกับรูปแบบการประเมินผลและทบทวนความถูกต้องของแผนโลจิสติกส์ในแต่ละระดับที่ได้วางไว้ ทั้งในระยะสั้น ระยะกลาง และระยะยาวอีกด้วย

1. โครงสร้างพื้นฐานโลจิสติกส์ธุรกิจ โครงสร้างโลจิสติกส์พื้นฐานขององค์กรหนึ่ง จะเกิดจากการเชื่อมโยงระหว่างรูปแบบกิจกรรมที่หลากหลายทั้งในด้านเนื้องานและการให้ความสำคัญต่อกิจกรรมนั้นๆ ด้วย เหตุนี้ โครงสร้างโลจิสติกส์พื้นฐานของแต่ละองค์กรจึงมีลักษณะเฉพาะตัว อย่างไรก็ตาม รูปแบบโลจิสติกส์ขององค์กรก็ล้วนแต่เริ่มต้นจากองค์ประกอบของโครงสร้างโลจิสติกส์ พื้นฐานนั้นคือ กิจกรรมเบื้องต้น ตั้งแต่การจัดเก็บสินค้า การเคลื่อนย้ายสินค้านี้ระหว่างกิจกรรมพื้นฐานจากนั้นก็ไปสู่การเคลื่อนที่สินค้า และสิ้นสุดที่การสร้างอรรถประโยชน์แก่หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

1.1 องค์ประกอบโครงสร้างพื้นฐานโลจิสติกส์ การเรียนรู้และทำความเข้าใจ องค์ประกอบของโครงสร้างโลจิสติกส์พื้นฐานนั้น นับเป็นก้าวแรกในการวางแผนโลจิสติกส์ เนื่องจาก

องค์ประกอบต่างๆ ที่มีอยู่ในโครงสร้างโลจิสติกส์พื้นฐานนั้น จะบอกได้ว่าองค์กรควรจะมีการวางแผนโลจิสติกส์ในแต่ละกิจกรรมย่อยอย่างไร และควรเชื่อมโยงเพื่อให้เกิดภาพรวมของแผนโลจิสติกส์ทั่วทั้งองค์กรนั้นอย่างไร ซึ่งองค์ประกอบของโครงสร้างโลจิสติกส์พื้นฐานที่สำคัญ มีดังนี้

1.1.1 กิจกรรมเบื้องต้นโดยความหมายในที่นี้หมายถึง กระบวนการต่างๆ ในการสร้างสรรค์ผลิตภัณฑ์ นับตั้งแต่กระบวนการดำเนินงานก่อนการผลิต ประกอบ แปรสภาพ ไปจนถึงกระบวนการสุดท้ายจนกระทั่ง สำเร็จออกมาเป็นผลิตภัณฑ์เพื่อจำหน่าย ซึ่งกิจกรรมเบื้องต้นต่างๆ จะถูกระบุภายใต้กรอบสี่เหลี่ยมต่างๆ ของ แผนผังโครงสร้างโลจิสติกส์พื้นฐาน

1.1.2 กิจกรรมการจัดเก็บสินค้าคงคลัง การจัดเก็บสินค้าคงคลัง/วัตถุดิบอย่างมีประสิทธิภาพนั้นเป็นอีก ปัจจัยหนึ่งที่ผู้วางแผนโลจิสติกส์ต้องคำนึงถึงความสำคัญ เนื่องจากโลจิสติกส์ที่ดีต้องสนับสนุนให้แผนการผลิต และแผนการจัดจำหน่ายให้ดำเนินไปได้อย่างราบรื่นและเหมาะสมในทุกช่วงเวลา ดังนั้น แผนโลจิสติกส์ที่ดีจึงจำเป็นต้องมีการคำนวณปริมาณสินค้า/วัตถุดิบที่จะทำการจัดเก็บไว้เพื่อป้องกันการหยุดชะงักของสายการผลิต อันเนื่องมาจากวัตถุดิบไม่เพียงพอ หรือเพื่อปกป้องกันกรณีการเสียโอกาสทางการขายเนื่องจากไม่มีสินค้า ณ ช่วงเวลานั้นๆ นอกเหนือจากการคำนวณระดับสินค้า/วัตถุดิบคงคลังที่แม่นยำแล้ว ควรคำนึงถึงการเก็บรักษา คุณภาพสินค้า/วัตถุดิบ เพราะหากมีการคำนวณความต้องการใช้สินค้า/วัตถุดิบนั้นๆ ได้อย่างถูกต้องแม่นยำแล้ว แต่วิธีการจัดเก็บสินค้า/วัตถุดิบเหล่านั้นไม่เหมาะสม ก็อาจเกิดความเสียหายต่อสินค้า/วัตถุดิบเหล่านั้นได้ ทำให้ไม่สามารถนำสินค้า/วัตถุดิบนั้นๆ ไปจำหน่ายหรือนำเข้าสู่สายการผลิตได้ ซึ่งก็จะนำไปสู่สภาวะการขาด แคลนสินค้า/วัตถุดิบเช่นกัน ดังนั้น การกระจายสินค้า/วัตถุดิบในการวางแผนโลจิสติกส์ขององค์กรจึงจำเป็นต้องพิจารณาอย่างละเอียดรอบคอบ ทั้งในด้านปริมาณที่ต้องสอดคล้องกับความต้องการใช้ของฝ่ายผลิต ตลอดจนจะต้องเหมาะสมกับพื้นที่ของศูนย์กระจายสินค้า และวิธีการขนย้าย ณ จุดที่จัดเก็บไปยังผู้บริโภค ซึ่งกิจกรรมการจัดเก็บจะถูกระบุภายในกรอบสามเหลี่ยม ณ ตำแหน่งต่างๆ ของแผนโครงสร้างโลจิสติกส์พื้นฐาน

1.1.3. กิจกรรมการเคลื่อนย้ายสินค้า กิจกรรมเคลื่อนย้ายสินค้านั้นสามารถพบได้ในทุกกระบวนการธุรกิจนั้นคือ นับตั้งแต่การเคลื่อนย้ายวัตถุดิบจากผู้ค้าวัตถุดิบมายังโรงงานเพื่อเข้าสู่กระบวนการผลิต ไปจนถึงเมื่อผลิตเป็นสินค้าสำเร็จรูปออกมา แล้วเคลื่อนย้ายเพื่อนำออกสู่ตลาดการค้า และจัดส่งถึงมือลูกค้าทั้งในและต่างประเทศ ซึ่งตำแหน่งที่มีการเคลื่อนย้ายสินค้าจะแสดงให้เห็น ทราบด้วยสัญลักษณ์รูปลูกศร ณ ตำแหน่งต่างๆ ของแผนผังโครงสร้างโลจิสติกส์

1.2 รูปแบบการไหลของสินค้า จากองค์ประกอบของโครงสร้างโลจิสติกส์ เมื่อนำมาสร้างแผนผังการเคลื่อนย้ายของสินค้า ซึ่งในแต่ละองค์กรธุรกิจถ้ามีความสามารถในการสร้างรูปแบบการเคลื่อนย้ายของสินค้าได้อย่างมีประสิทธิภาพและต่อเนื่องตลอดเวลานั้น ย่อมแสดงให้เห็นแนวโน้มของความได้เปรียบทางธุรกิจในด้านต้นทุนที่ต่ำลง อันจะนำไปสู่การสร้างผลกำไรอย่างต่อเนื่องได้อีกด้วย

1.3 การไหลของสินค้าและการสร้างสรรค์ของอรรถประโยชน์ กระบวนการธุรกิจสามารถเพิ่ม อรรถประโยชน์หรือคุณค่าของซัพพลายเชนโดยรวม สาระสำคัญของอรรถประโยชน์ 4 ประเภทคือ อรรถประโยชน์จากรูปแบบ อรรถประโยชน์จากสถานที่ อรรถประโยชน์จากเวลา และอรรถประโยชน์จากการครอบครอง อรรถประโยชน์เหล่านั้นได้สร้างด้วยบทบาทหน้าที่ที่แตกต่างกันในองค์กร

ตารางที่ 2 – 1 : ประเภทของอรรถประโยชน์

ประเภทของอรรถประโยชน์	สร้างสรรค์โดย
ประเภทของอรรถประโยชน์จากรูปแบบ	การผลิต
ประเภทของอรรถประโยชน์จากสถานที่	โลจิสติกส์
ประเภทของอรรถประโยชน์จากเวลา	โลจิสติกส์
ประเภทของอรรถประโยชน์จากการครอบครอง	การขาย

1.3.1 อรรถประโยชน์จากรูปแบบ สร้างสรรค์บทบาทนี้ด้วยการผลิตหรือการปฏิบัติการ อรรถประโยชน์จากรูปแบบเป็นส่วนของซัพพลายเชน เมื่อนำเข้าพัสดุ วัตถุดิบ และสินค้าสำเร็จรูปสู่กระบวนการผลิต เพื่อเปลี่ยนสภาพจากรูปแบบหนึ่งสู่อีกแบบหนึ่งของสินค้า นี่เป็นส่วนที่นำพาวัตถุดิบสู่กระบวนการแปรรูป เช่น จากเหล็กหรือเหล็กแผ่น แล้วแปลงสภาพเป็นตัวถังรถยนต์หรือยานพาหนะต่างๆ เป็นต้น

1.3.2 อรรถประโยชน์จากสถานที่ การสร้างอรรถประโยชน์นี้ด้วยบทบาทของโลจิสติกส์ รวมทั้ง ข้อกำหนดที่มากยิ่งขึ้นโดยบทบาทการขนส่ง การเคลื่อนย้ายสินค้าจากจุดหนึ่งตามอุปสงค์ เพื่อการสร้างอรรถประโยชน์จากสถานที่ ตัวอย่างเช่น น้ำมันที่ถูกกว่า ณ โรงกลั่นชายฝั่ง แต่มีคุณค่าน้อยสำหรับผู้บริโภคในเมือง ถ้าไม่สามารถอยู่ใกล้แหล่งน้ำ ลูกค้าน้ำมันที่จะจ่ายเพิ่มสำหรับน้ำมันเชื้อเพลิงใกล้มากกว่าที่อยู่ใกล้ถึงชายฝั่งทะเล การขนน้ำมันจากชายฝั่งทะเลจึงเป็นการสร้างอรรถประโยชน์จากสถานที่ที่ตั้งละขนาดของคลังสินค้า เป็นส่วนบูรณาการเพื่ออรรถประโยชน์ด้านเวลาด้วย

1.3.3 อรรถประโยชน์จากเวลา การสร้างอรรถประโยชน์นี้ด้วยกลยุทธ์การกำหนดที่ตั้งของคลังสินค้าหรือ บริการ เพื่อสร้างความมั่นใจในความต้องการด้านเวลาเพื่อเชื่อมโยงการกระจายสินค้าที่จำเป็นสำหรับผู้บริโภค คลังสินค้ามีการเพิ่มสินค้าสำรองที่จำเป็นเพื่อมีไว้บริการความต้องการที่ผันผวนไม่แน่นอนในอนาคต ความพร้อมของจำนวนสินค้าที่ถูกต้องในคลังสินค้าสามารถสนับสนุนและสร้างอรรถประโยชน์จากเวลาได้เป็นอย่างดี คลังสินค้ามีความสัมพันธ์กับประสิทธิภาพผลการนำสินค้าขึ้นลงในด้านเวลาโดยตรง ตัวอย่างเช่น การรับจำนวนคำสั่งซื้อขนาดใหญ่เปรียบเทียบกับขนาดของสินค้าที่สามารถกระจายสินค้าได้ สิ่งเหล่านี้อาจเกิดได้ตลอดเวลา เช่น คำสั่งซื้อเหล็กเส้นที่เคลื่อนไปยังคลังสินค้าที่ท่าเรือโดยทางถนน แต่รถขนส่งสามารถบรรทุกได้ตาม ข้อกำหนดของน้ำหนักและพื้นที่เท่านั้น แต่ประหยัดได้ด้วยปริมาณการบรรทุกที่มากที่สุด คลังสินค้าจัดเตรียม สินค้าคงคลังสำรองเพื่อให้มั่นใจในอรรถประโยชน์จากเวลาที่มีอยู่จำกัด

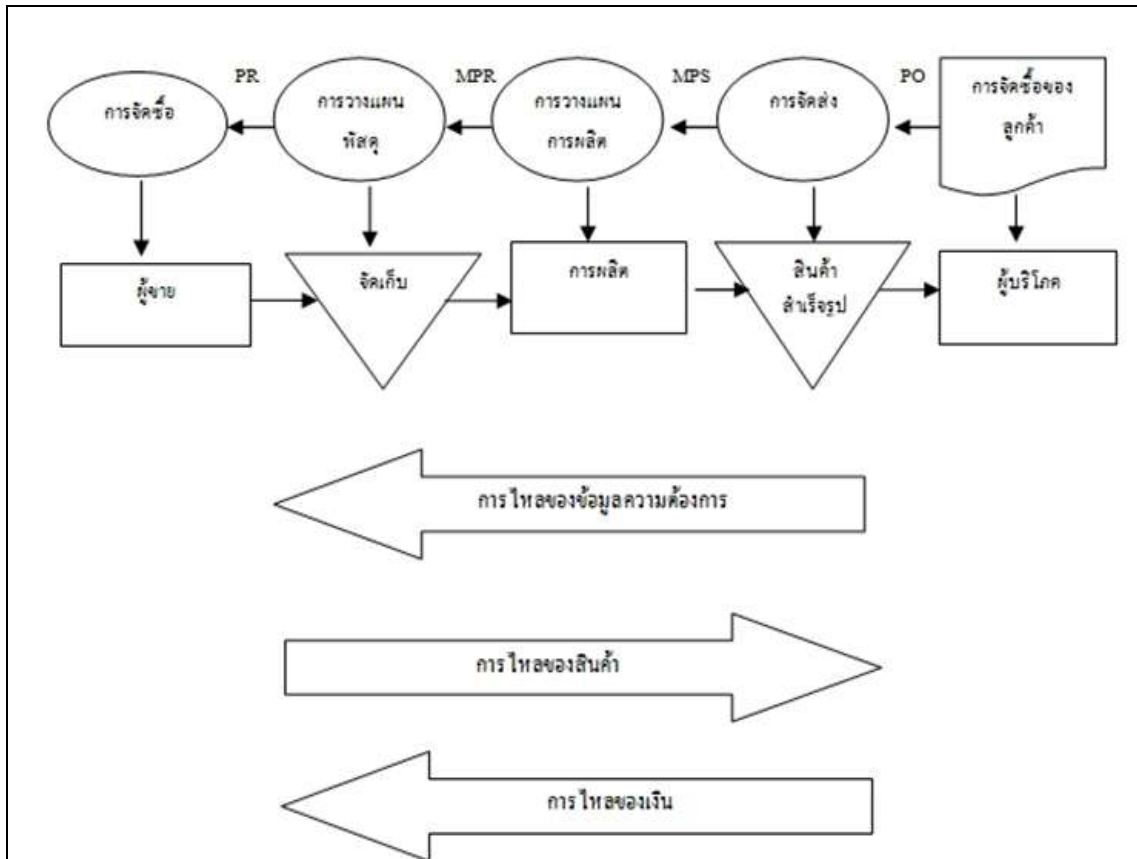
1.3.4 อรรถประโยชน์จากการครอบครอง อรรถประโยชน์จากกระบวนการเป็นการสร้างสรรค์ความเป็นเจ้าของกรรมสิทธิ์ที่เปลี่ยนมือจากผู้ขายจนผู้บริโภค สิ่งนี้คือการบรรลุตลอดการปฏิสัมพันธ์ระหว่างผู้บริโภค และบทบาทการขายของกระบวนการธุรกิจ ถ้าปราศจากรูปแบบ สถานที่ และเวลาแล้วอรรถประโยชน์จาก ครอบครองก็จะไม่เกิดขึ้น

2. การจัดการการไหลของสินค้า หลังจากที่ได้ทำการศึกษาถึงโครงสร้างโลจิสติกส์พื้นฐานขององค์กรแล้ว สิ่งที่ได้คือ การทราบถึงรูปแบบการเคลื่อนที่ของสินค้า/วัตถุดิบ เส้นทางความสัมพันธ์ของการดำเนินกิจกรรมในแต่ละหน่วยงาน ตลอดจนผลกระทบที่เกิดจากการเคลื่อนที่ของสินค้า/วัตถุดิบในระบบโลจิสติกส์ที่ใช้อยู่ในปัจจุบัน

เมื่อทราบข้อมูลต่างๆ เหล่านี้แล้ว กระบวนการถัดไปก็คือ การนำรูปแบบการเคลื่อนที่ของสินค้า/ วัตถุดิบและเส้นทางความสัมพันธ์ของแต่ละหน่วยงาน รวมถึงวัตถุประสงค์ในการสร้าง

มูลค่าเพิ่มมิติต่างๆ มาวิเคราะห์เพื่อวางรูปแบบการจัดการการเคลื่อนที่ของสินค้าให้มีความต่อเนื่องกันอย่างเป็นระบบ

แผนภาพที่ 2-1 : การจัดการการไหลของสินค้า



จากแผนภาพที่ 2-1 จะเห็นได้ว่าการเคลื่อนที่ของสินค้าแบ่งออกเป็น 2 กรณี คือ

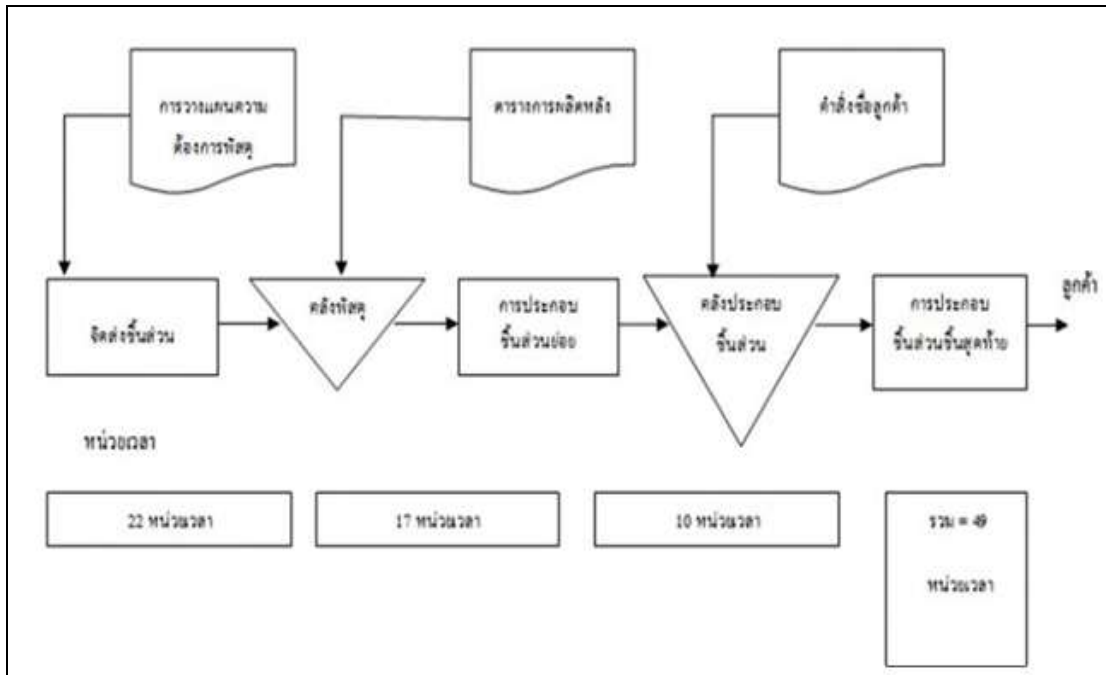
1. กรณีที่มีสินค้าสำเร็จรูปอยู่แล้ว การเคลื่อนที่ของสินค้าจะเกิดขึ้นหลังจากที่ได้รับคำสั่งซื้อของลูกค้า จากนั้นก็จะดำเนินการจัดส่งสินค้าไปยังผู้บริโภคในทันที
2. กรณีไม่มีรายการสินค้าที่ลูกค้าทำการสั่งซื้อ ก็จะดำเนินการเข้าสู่กระบวนการวางแผนการผลิต การวางแผนวัสดุ การสั่งซื้อวัสดุ การจัดเก็บวัสดุที่คลังสินค้า ป้อนวัสดุเข้าสู่กระบวนการผลิต และทำการจัดส่งสินค้าที่ผลิตสำเร็จรูปแล้วต่อไปยังลูกค้าหรือผู้บริโภค

อย่างไรก็ตาม ในแผนภาพที่ 2-1 ยังแสดงให้เห็นว่า การจัดการการเคลื่อนที่ของสินค้าทั้ง 2 กรณีที่ กล่าวถึงนั้นต่างอยู่บนพื้นฐานการเคลื่อนที่ของข้อมูล 3 ประการ นั่นคือ การไหลของข้อมูลด้านความต้องการ ด้านตัวสินค้าและด้านการเงิน ซึ่งมีความจำเป็นต้องดำเนินการให้สอดคล้องกันอย่างมีประสิทธิภาพ

ถ้าสินค้าสำเร็จรูปมีไม่เพียงพอ ลูกค้าต้องการส่วนของรูปแบบระบบวางแผนการจัดการ มีการวางแผนการจัดการ มีการวางแผนการผลิตเมื่อได้รับคำสั่งซื้อให้ผลิต บทบาทการผลิตจะเบิกชิ้นส่วนหรือวัตถุดิบจากคลังวัสดุ การผลิตหรือประกอบสินค้าที่ต้องการและส่งต่อสินค้าสำเร็จรูปไป

ยังคลังสินค้าสำหรับจัดส่งไปยังลูกค้า ถ้าชิ้นส่วนสินค้ามีไม่เพียงพอในคลังพัสดุ การวางแผนพัสดุ ร่วมกับระบบการวางแผนความต้องการพัสดุจะเข้ามามีบทบาท จากนั้นดำเนินการขอสินค้าชิ้นส่วนไปยังผู้ขายชิ้นส่วนจัดส่งมายังสายการผลิตเพื่อดำเนินการผลิตต่อไป เป็นสิ่งสำคัญที่ต้องเข้าใจผลกระทบจากสิ่งแวดล้อมของการวางแผนโลจิสติกส์

แผนภาพที่ 2-2 : ผลกระทบของเวลานำในการวางแผนโลจิสติกส์



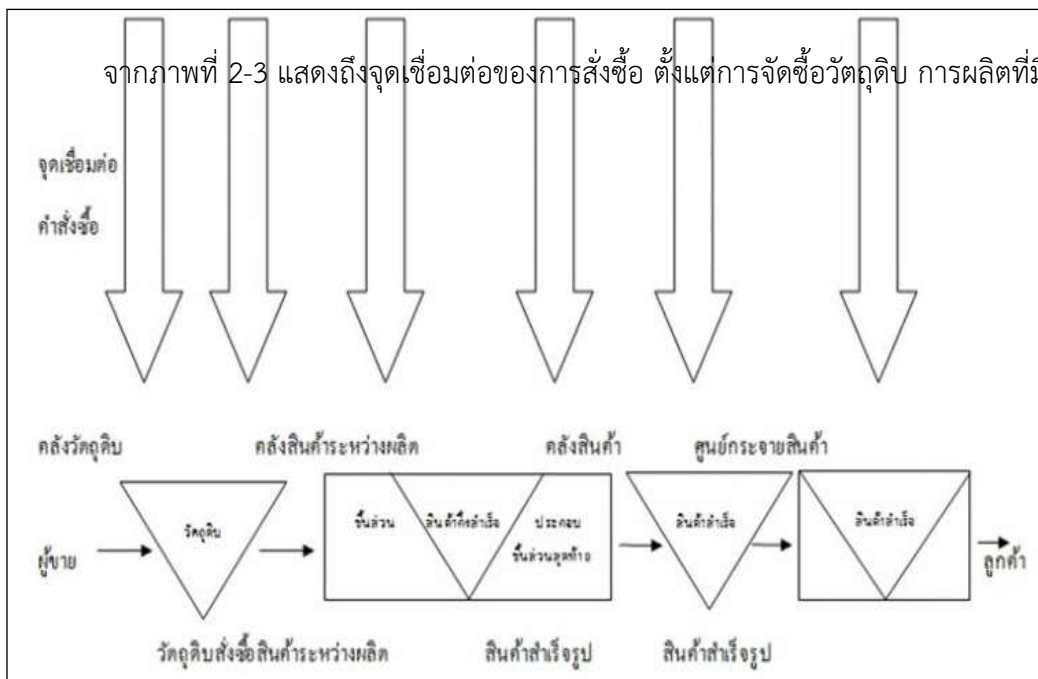
จากแผนภาพที่ 2-2 คุณค่าในวงจรคือ เวลานำของคำสั่งซื้อของลูกค้าที่ให้เบิกจากคลังประกอบย่อยมีเวลานำ 10 หน่วยเวลา (1 หน่วยเวลาอาจกำหนดเป็นชั่วโมง วัน สัปดาห์ เดือน หรือหน่วยเวลาที่ยาวนานกว่า) ถ้าคำสั่งซื้อลูกค้าที่เบิกจากคลังชิ้นส่วนเพื่อนำไปประกอบย่อย เมื่อส่งเข้าคลังประกอบย่อย เวลานำก็จะขยายเป็น 17 หน่วยเวลา (4 หน่วยเวลาสำหรับกระบวนการความต้องการจัดตารางการผลิตหลัก บวก 13 หน่วยเวลา สำหรับการผลิตของสายการประกอบย่อย)

ถ้าคำสั่งซื้อลูกค้าไม่สามารถเบิกจากคลังชิ้นส่วน เวลานำก็จะเพิ่มเป็น 22 หน่วย คือ เพิ่มเวลานำ (หน่วย เวลานำสำหรับกระบวนการวางแผนความต้องการพัสดุและเป็นช่วงที่ 20 สำหรับการผลิตชิ้นส่วน) ดังนั้น ตามตัวอย่างข้างต้น เวลานำที่มีผลกระทบโดยรวมของสิ่งที่ไม่ได้คาดหวัง การไม่วางแผนเรื่องคำสั่งซื้อของลูกค้าทำให้เสียเวลานำไปถึง 49 หน่วยเวลา (2 หน่วยเวลาเพื่อกระบวนการสั่งซื้อ, 4 หน่วยเวลาเพื่อ กระบวนการจัดตารางการผลิตหลักถ้าการประกอบย่อยไม่เพียงพอ, 2 หน่วยเวลาเพื่อกระบวนการวางแผน ความต้องการพัสดุถ้าชิ้นส่วนมีไม่เพียงพอ, 20 หน่วยเวลาเพื่อการผลิตชิ้นส่วน, 13 หน่วยเวลาเพื่อการผลิต และการประกอบย่อย และ 6 หน่วยเวลาสำหรับการประกอบชิ้นส่วนขั้นสุดท้าย) นี่หมายความว่า เพื่อการประกันระดับการให้บริการในตัวอย่างนี้ การขายจึงจำเป็นต้องพยากรณ์ได้อย่างแม่นยำใน 49 หน่วยเวลาล่วงหน้า เป็นไปไม่ได้ที่ทุกครั้งที่มีการ

พยากรณ์ยอดขายจะถูกต้องทั้ง 49 หน่วยเวลาล่วงหน้าได้ ดังนั้น ระบบโลจิสติกส์จึงจำเป็นต้องปรับเปลี่ยนตามสถานการณ์

3. กระบวนการอุปทานโลจิสติกส์ปัญหาภายในระบบโลจิสติกส์มักแสดงให้เห็นถึงการบริการผู้บริโภคที่ไม่ดี ผลลัพธ์ทางการเงินที่ไม่น่าพึงพอใจ และค่าใช้จ่ายทางการเงินสูงเนื่องจากสินค้าคงคลังมีจำนวนสูง เกินความจำเป็น ในบางกรณีผลลัพธ์ที่ย่ำแย่เกิดจากสาเหตุที่ละเอียดและการเข้าใจผิดของกระบวนการอุปทานโลจิสติกส์ คนงานญี่ปุ่นเป็นที่ยอมรับว่ามีประสิทธิภาพสูงในส่วนของประสิทธิภาพนี้สามารถทำงานเพื่อองค์กรตามแนวคิดของโลจิสติกส์โดยมีรูปการกำหนดอุปสงค์ที่เสถียรและคงที่ มีการวางแผนแนวราบในระยะยาวจำนวนความต้องการสูง และมีประสิทธิภาพ แต่ก็มีความยืดหยุ่นต่ำ แนวทางที่มีความแตกต่างคือ ความจำเป็นในอุตสาหกรรมที่มีความแตกต่างและสถานการณ์เศรษฐกิจที่แตกต่างกัน แนวทางหลักที่แปรผันตามคำสั่งซื้อของลูกค้าที่เชื่อมโยงแต่ละพื้นที่ ตามระยะทาง และรูปแบบคำสั่งซื้อของผู้บริโภคในเครือข่ายโลจิสติกส์ ที่ตั้งของจุดเชื่อมโยงคำสั่งซื้อของผู้บริโภคได้อธิบายรายละเอียดตามภาพที่

แผนภาพที่ 2-3 : จุดเชื่อมต่อคำสั่ง



วางแผนการเชื่อมโยงระหว่างคำสั่งซื้อ การจัดเก็บและการจัดส่งสินค้าระหว่างกัน เช่น ลูกค้าสั่งซื้อสินค้า ผู้ขายจะตรวจสอบสินค้าคงคลังว่ามีเพียงพอสำหรับคำสั่งซื้อหรือไม่ ถ้ามีสินค้าเพียงพอก็ดำเนินการจัดส่งสินค้าให้แก่ลูกค้าได้ทันที แต่ถ้าจำนวนสินค้าคงคลังไม่เพียงพอก็จำเป็นต้องเข้าสู่กระบวนการผลิตสินค้า เมื่อได้ปริมาณสินค้าตามที่ลูกค้าต้องการแล้ว จึงดำเนินการจัดส่งสินค้าให้ลูกค้าต่อไป

3.1 การประกอบและจัดส่งเพื่อจัดเก็บสินค้า จุดเชื่อมต่อคำสั่งซื้อของผู้บริโภคคือ ที่ตั้ง จุดกระจายสินค้า ลักษณะนี้เป็นการจัดส่งสินค้าแบบเร็วในอุตสาหกรรมซึ่งจำเป็นต้องมีสินค้าบนชั้น

วางตลอดเวลา ถ้าสินค้ามีไม่เพียงพอ ผู้บริโภคอาจหันไปซื้อสินค้าอื่นทดแทน หรือเลือกซื้อจากแหล่งอื่นทดแทนในสินค้าประเภทเดียวกัน ความท้าทายหลักที่เผชิญในกระบวนการนี้คือ การจัดอุปสงค์และความจำเป็นในการพยากรณ์ของอุปสงค์อิสระ ความเสี่ยงหลักในแนวคิดนี้ขึ้นอยู่กับระดับของสินค้าคงคลัง การขาดสินค้าจะมีผลกระทบต่อค่าบริการลูกค้าทันที แต่ส่วนเกินของสินค้าอาจส่งผลในความล่าสมัย อายุสินค้า ความเสียหาย การเสื่อมสภาพ และความต้องการที่เปลี่ยนไป

3.2 การผลิตเพื่อจัดเก็บสินค้าจุดเชื่อมต่อของคำสั่งซื้อคือที่ตั้งของคลังสินค้าสำหรับสินค้าอุปโภค บริโภคในครัวเรือนจะมีการจัดเก็บสินค้าเพียงบางส่วน เพื่อแสดงหรือสาธิตในห้องแสดงสินค้า แต่มีการจัดเก็บไว้ในคลังสินค้าสำเร็จรูป คำสั่งซื้อของลูกค้าทำให้เกิดการจัดส่งสินค้าจากที่ตั้งของสินค้าไปยังลูกค้าหรือร้านค้าปลีก และมีการเติมเต็มสินค้าอย่างต่อเนื่อง ความท้าทายหลักของแนวคิดโลจิสติกส์เป็นการจัดการอุปสงค์ และโดยเฉพาะการพยากรณ์อุปสงค์สินค้าเอกเทศ ส่งผลโดยตรงต่อความเสี่ยงที่สำคัญในการลงทุนและการจัดการระดับสินค้าคงคลัง

3.3 การประกอบตามคำสั่งซื้อ คำสั่งซื้อของลูกค้าเป็นตัวกำหนดกระบวนการประกอบสินค้าให้สำเร็จตามวัตถุประสงค์ ตั้งแต่สายการประกอบต้นทางและสินค้าสำเร็จรูปที่ถูกเบิกมาใช้ประกอบสินค้าจนสำเร็จ ตามการออกแบบของลูกค้า การสลับปรับเปลี่ยนขององค์ประกอบหลากหลายจะต้องมีการเสนอล่วงหน้า แต่สินค้าเหล่านี้จะไม่สามารถจัดเก็บเป็นสินค้าสำเร็จรูปทั้งหมดไว้ในคลังสินค้า โดยจะมีการกำหนดระดับสินค้าคงคลังและต้นทุนรวมโลจิสติกส์ให้เหมาะสม จุดเชื่อมต่อของคำสั่งของลูกค้าเป็นไปตามลักษณะของตลาดที่ทำตามความต้องการของลูกค้าเป็นหลัก ตัวอย่างเช่น การประกอบคอมพิวเตอร์เพื่ออุตสาหกรรม หลายอุตสาหกรรมผลิตยานยนต์มีกระบวนการประกอบหลากหลายอย่างต่อเนื่องแบบทันเวลาพอดี สินค้าคงคลัง จะต้องมีการควบคุมระดับการประกอบย่อยทุกจุดในสายการผลิต โรงงานผลิตจะต้องทำนายอุปสงค์อิสระ สำหรับสายการประกอบย่อยให้แม่นยำ กระบวนการนี้สามารถสร้างความพอใจตามความต้องการลูกค้า สำหรับรายการประกอบปกติและพิเศษให้สอดคล้องความสัมพันธ์อย่างต่อเนื่องตามตารางการผลิต ความท้าทายคือ การรักษาเวลานำในระยะสั้นที่สามารถยืดหยุ่นได้เพื่อสร้างมูลค่าเพิ่มและเพื่อตอบสนองความต้องการของลูกค้า ข้อจำกัดในการประกอบสินค้ากระบวนการสุดท้ายไม่ควรเป็นสาเหตุขยายเวลาการจัดส่ง ความเสี่ยง หลักคือ การจัดเก็บสินค้าส่วนเกินและความล่าสมัยของสินค้าประกอบหรือชิ้นส่วนเนื่องจากการเปลี่ยนแปลงอุปสงค์ตลาด

3.4 การผลิตเพื่อคำสั่งซื้อ จุดเชื่อมต่อคำสั่งซื้อของลูกค้าคือ ที่ตั้งขององค์ประกอบและการผลิต การประกอบของสินค้าย่อย อุตสาหกรรมในลักษณะนี้มีการผลิตสินค้าตามคำสั่งซื้อแต่ละครั้ง ผู้ผลิตใช้ประโยชน์จากองค์ประกอบชิ้นส่วนหรือการประกอบย่อยเพื่อการผลิตเฟอร์นิเจอร์ตามที่ลูกค้าสั่ง กระบวนการนี้ยืดยาวกว่าสายการผลิตของอุตสาหกรรมรถยนต์ที่ผลิตและประกอบตามมาตรฐานกระบวนการ ซึ่งเพียงแต่เลือกประกอบรุ่นของรถยนต์ตามที่ตลาดต้องการ การขยายนี้มุ่งเน้นการเติมเต็มการประกอบย่อยที่รักษาสินค้าสำเร็จรูปให้สมดุลกระบวนการประกอบรายการพื้นฐานคือ เริ่มผลิตตามการรับคำสั่งซื้อในแต่ละครั้ง ด้วยเหตุนี้อุปสงค์อิสระสำหรับชิ้นส่วนประกอบและการประกอบย่อยต้องการพยากรณ์ ที่สำคัญคือ สร้างความสมดุลในด้านความสามารถในกระบวนการโลจิสติกส์ บุคลากรในสายงานต้องมีทักษะหลากหลายรวมกัน

3.5 การจัดซื้อและผลิตตามคำสั่งซื้อ จุดเชื่อมต่อกำสั่งซื้อของลูกค้าคือ ที่ตั้งคลังวัตถุดิบ กระบวนการนี้คือ ลักษณะที่ใช้ในอุตสาหกรรมที่มีชิ้นส่วนประกอบหรือมีราคาแพงมาก หรือชิ้นส่วนประกอบที่มีได้ใช้บ่อยๆ ในกระบวนการผลิต เป็นรูปแบบกระบวนการผลิตตามคำสั่งซื้อเฉพาะครั้ง องค์กรไม่ได้จัดเก็บสินค้าไว้นาน แต่คำสั่งซื้อสินค้าแต่ละครั้งเป็นไปตามคำสั่งซื้อสินค้าแต่ละครั้ง เป็นไปตามคำสั่งซื้อของลูกค้าที่ได้รับสูตรการผลิตเพื่อประกอบชิ้นส่วนคือสิ่งที่สำคัญที่สุด ถ้าสูตรการผลิตมีความผิดพลาด จะส่งผลต่อความล่าช้า และกระทบต่อเวลาในการจัดส่งสินค้าในกระบวนการทั้งหมด

3.6 วิศกรรมตามคำสั่งซื้อ จุดเชื่อมต่อกำสั่งซื้อของลูกค้าคือ ที่ตั้งของผู้ขายพัสดุ กระบวนการการทำงานมีลักษณะใช้การจัดส่งสินค้าหรือบริการเฉพาะ และมักจะเป็นงานผลิตที่เป็นแบบโครงการพิเศษ เช่น การออกแบบและการผลิตโรงงานน้ำมัน การสร้างท่าเรือ หรือการผลิตเครื่องจักรที่ใช้งานเฉพาะ กระบวนการผลิตนี้มักไม่มีการสั่งซื้อซ้ำ และไม่มีความซ้ำซ้อนที่แน่นอน จะไม่มีการกำหนดสูตรการผลิต ล่วงหน้า ต้นทุนและเวลานำจะกำหนดขึ้นมาเฉพาะของแต่ละโครงการ

4. การจัดลำดับขั้นการวางแผนโลจิสติกส์ การวางแผนควรนำผู้ขายพัสดุเข้ามาร่วมบูรณาการ และการจัดการความสัมพันธ์ของผู้บริโภคในองค์กร

แผนภาพที่ 2- 4 : แสดงให้เห็นถึง 4 ระดับของการวางแผน



1. ระดับการวางแผนเชิงกลยุทธ์
2. ระดับการวางแผนหลัก (หรือระดับการวางแผนปฏิบัติการ)
3. ระดับตารางการปฏิบัติการ
4. ระดับกระบวนการสั่งซื้อ

การวางแผนโลจิสติกส์ที่ดีนั้น จำเป็นอย่างยิ่งที่จะต้องพิจารณาถึงความเหมาะสมและสอดคล้องกันอย่างต่อเนื่องในการดำเนินการตามแผนที่วางเอาไว้ในแต่ละช่วงเวลา และจะต้องมีการติดตามและวิเคราะห์ผลกระทบจากการดำเนินงานตามแผนที่วางเอาไว้อย่างสม่ำเสมอ เพื่อให้สามารถปรับเปลี่ยนแก้ไขแผนที่วางเอาไว้อย่างสม่ำเสมอและให้ทันต่อสถานการณ์ปัจจุบัน เนื่องจากความสำเร็จของแผนโลจิสติกส์นั้น ตัวแปรสำคัญที่สุดคือ ความสามารถในการตอบสนองความต้องการสินค้า/วัตถุดิบ ณ ช่วงเวลานั้นๆ ได้อย่างมีประสิทธิภาพสูงสุด ดังนั้น จึงต้องมีการแบ่งระดับการวางแผนโลจิสติกส์ออกเป็น 4 ระดับ ดังภาพที่

ระดับ 1 การวางแผนโลจิสติกส์เชิงกลยุทธ์ (Strategic Plan) การวางแผนการใช้ทรัพยากรโลจิสติกส์ (ทรัพยากรมนุษย์ เงินทุน สิ่งอำนวยความสะดวก และอุปกรณ์ระบบเทคโนโลยี) ในระยะยาว 3-5 ปี โดยการนำข้อมูลจากการพยากรณ์ยอดขายมาเป็นฐานข้อมูลในการกำหนดธุรกรรมในอนาคตให้สอดคล้องกับแผนกลยุทธ์ องค์กร แผนการตลาด แผนการผลิต แผนการเงิน และแผนทรัพยากรมนุษย์ ซึ่งผู้บริหารระดับสูงของสายงาน ทางด้านโลจิสติกส์จะเป็นผู้รับผิดชอบโดยตรง

ระดับ 2 การวางแผนโลจิสติกส์หลัก (Master Plan) เป็นการวางแผนการใช้ทรัพยากรโลจิสติกส์ระยะ กลาง 1-3 ปี ที่กำหนดกิจกรรมโลจิสติกส์หลักภายใต้กรอบของการวางแผนโลจิสติกส์เชิงกลยุทธ์ โดยใช้ข้อมูลตัวเลขการพยากรณ์ยอดขายและคำสั่งซื้อล่วงหน้าของลูกค้ามากำหนดการวางแผนความต้องการพัสดุ การจัดหา การจัดเก็บ การจัดส่งสินค้า และการบริการลูกค้าให้บรรลุเป้าหมายขององค์กร ซึ่งผู้บริหารระดับกลางจะเป็นผู้รับผิดชอบโดยตรง

ระดับ 3 การวางแผนตารางการทำงานหลัก (Scheduling Plan) เป็นการวางแผนการใช้ทรัพยากร ใช้ทรัพยากรโลจิสติกส์ในระยะสั้น 6 เดือนถึง 1 ปี ที่กำหนดกิจกรรมโลจิสติกส์หลักภายใต้กรอบของแผนโลจิสติกส์หลัก โดยใช้ข้อมูลตัวเลขการพยากรณ์ยอดขายหรือคำสั่งซื้อล่วงหน้าของลูกค้ามากำหนดกิจกรรมการวางแผนความต้องการพัสดุ การจัดซื้อ การจัดเก็บ การจัดส่งสินค้าและบริการให้ตอบสนองต่อความต้องการของลูกค้าได้ตรงเวลาและประหยัด

ระดับ 4 การวางแผนกระบวนการคำสั่งซื้อของลูกค้า (Order Processing) เป็นการวางแผนการใช้ทรัพยากรโลจิสติกส์รายวัน ที่กำหนดกิจกรรมการสั่งซื้อของลูกค้า ภายใต้กรอบของแผนตารางการทำงานหลัก โดยใช้ข้อมูลตัวเลขจากจำนวนคำสั่งซื้อจากลูกค้าและจัดลำดับการให้บริการตามประเภทของลูกค้า ตั้งแต่กระบวนการรับคำสั่งซื้อ การตรวจสอบสินค้าคงคลัง ความพร้อมของสินค้า ยานพาหนะ บุคลากร และ อุปกรณ์เครื่องมือ

5. การบูรณาการวางแผนโลจิสติกส์ การวางแผนโลจิสติกส์มีความจำเป็นต้องประสานงานและบูรณาการหลากหลายบทบาทหน้าที่ในกระบวนการโลจิสติกส์ ได้แก่ การจัดหา การจัดการพัสดุคงคลัง การคลังสินค้า การขนส่ง การบริการลูกค้า เชื่อมโยงด้วยระบบเทคโนโลยีสารสนเทศและการทำงานเป็นทีม การวางแผนจะทำให้ผู้จัดการโลจิสติกส์มีการปรับตัวให้ทันการเปลี่ยนแปลงตามสภาพแวดล้อมได้ดีขึ้น แผนควรมีความยืดหยุ่นต่อปฏิบัติการเปลี่ยนแปลงของลูกค้า ประสิทธิภาพของต้นทุน และบริการ

แนวคิดการลดต้นทุนโลจิสติกส์

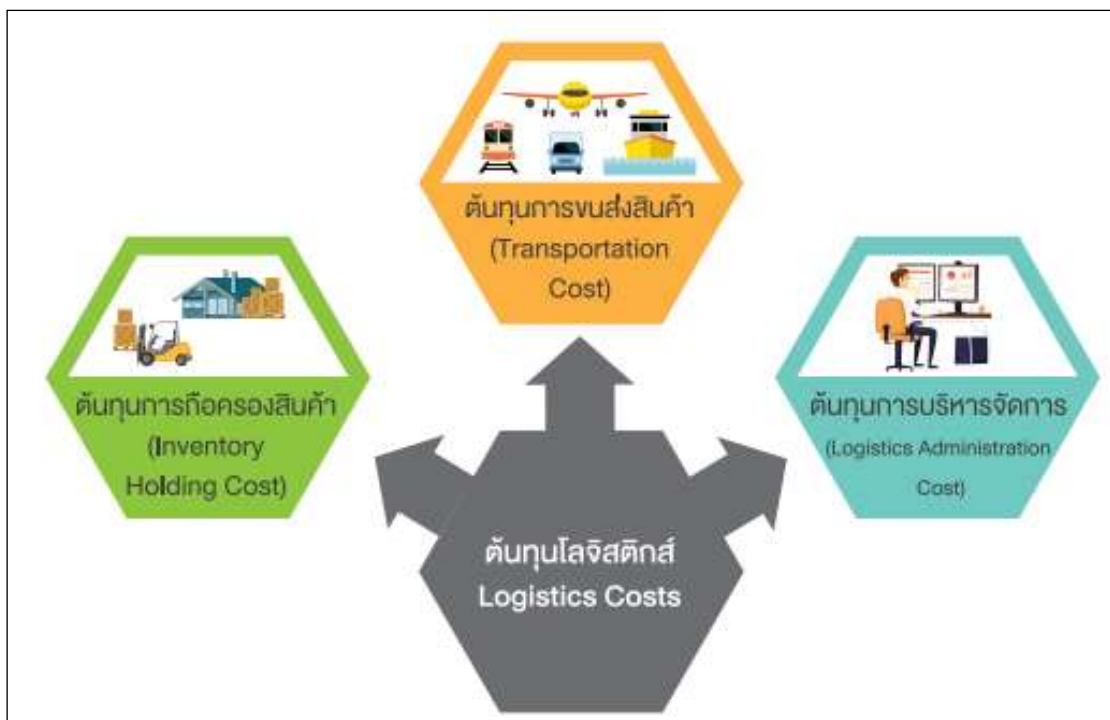
ต้นทุนด้านโลจิสติกส์เป็นปัจจัยสำคัญ ที่ส่งผลต่อขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศโดยต้นทุนโลจิสติกส์ ประกอบด้วยต้นทุนของ 3 กลุ่มกิจกรรม ได้แก่

1. ต้นทุนการขนส่ง (Transportation Cost) เป็นค่าใช้จ่าย ที่เจ้าของสินค้าจ่ายให้กับผู้ประกอบการขนส่ง หรือเป็นค่าใช้จ่ายของเจ้าของกิจการ ดำเนินการเพื่อขนย้ายสินค้าจากแหล่งผลิตไปยังปลายทางหรือผู้บริโภคขั้นสุดท้าย

2. ต้นทุนการถือครองสินค้า (Inventory Holding Cost) ประกอบด้วยต้นทุนการถือครองสินค้าหรือค่าเสียโอกาสที่เงินทุนจมไปกับการถือครองสินค้าซึ่งแยกออกได้ 4 กลุ่ม ได้แก่ ต้นทุนในการลงทุนเพื่อการจัดเก็บสินค้า ต้นทุนการให้บริการเพื่อรักษาสินค้าคงคลัง ต้นทุนการบริหารคลังสินค้า และต้นทุนความเสี่ยงในการถือครอง

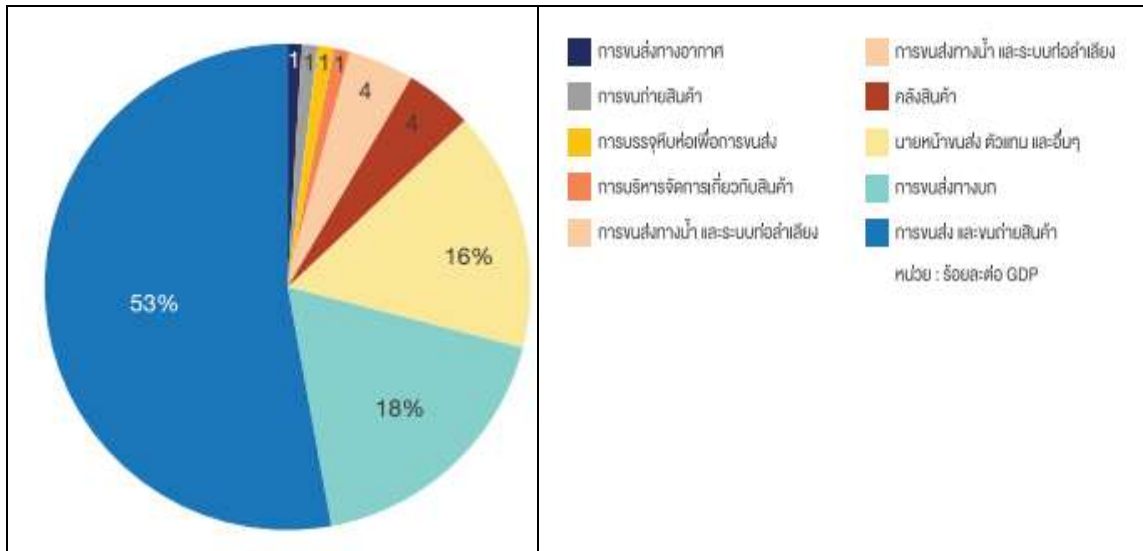
3. ต้นทุนการบริหารจัดการ (Logistics Administration Costs) เป็นต้นทุนในการบริหารระบบโลจิสติกส์ประกอบด้วย ค่าจ้างพนักงาน ต้นทุนในการให้บริการลูกค้า ต้นทุนการรับใบสั่งซื้อของลูกค้า ต้นทุนค่าสื่อสารและคอมพิวเตอร์ เป็นต้น

แผนภาพที่ 2-5 : โครงสร้างต้นทุนโลจิสติกส์ตามกลุ่มกิจกรรม



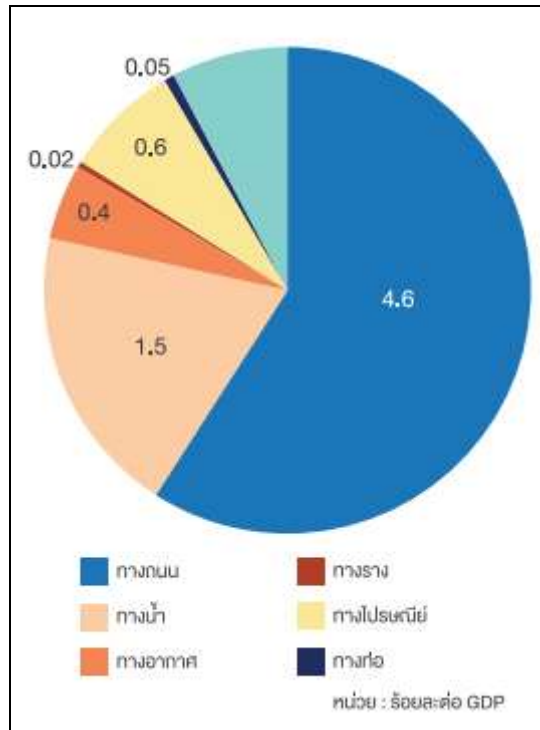
โครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่ง โดยแยกรวมภาคการขนส่งในรายละเอียดของ รูปแบบขนส่ง และโครงสร้างต้นทุนตามรูปแบบการขนส่งสินค้า (ร้อยละต่อ GDP) แยกตามโหมดการขนส่งสินค้า

แผนภาพที่ 2-6 : สัดส่วนต้นทุนตามประเภทกิจกรรม (ร้อยละต่อ GDP)

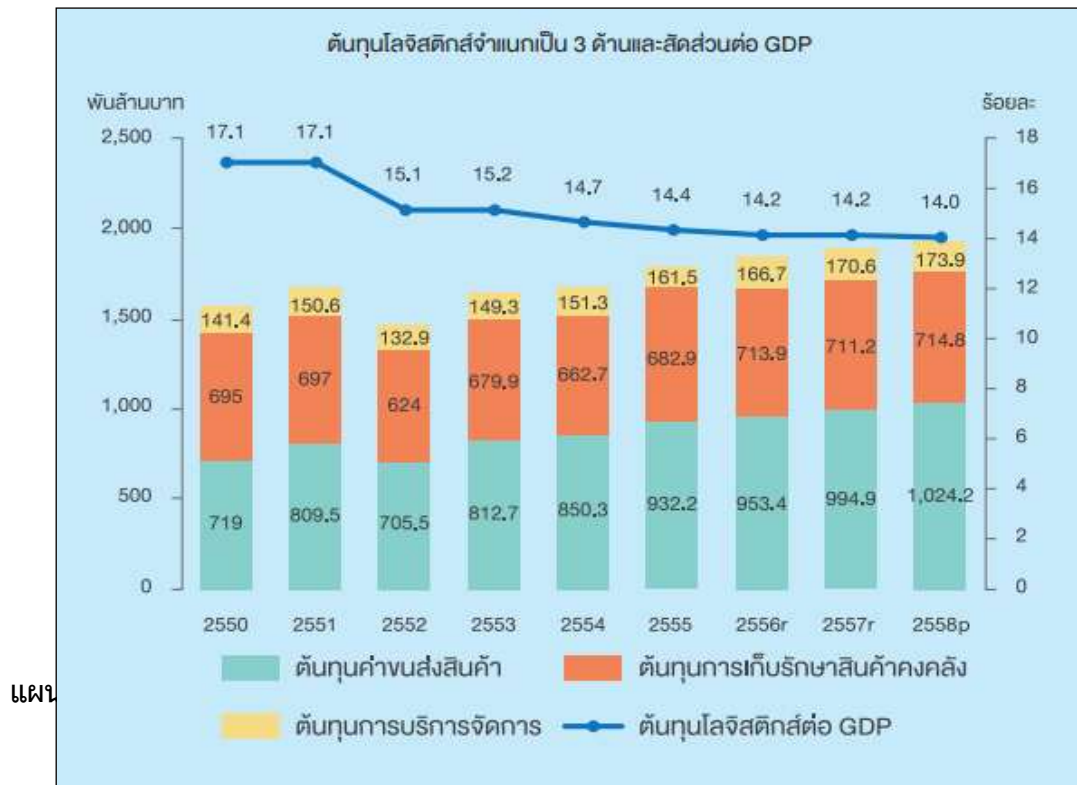


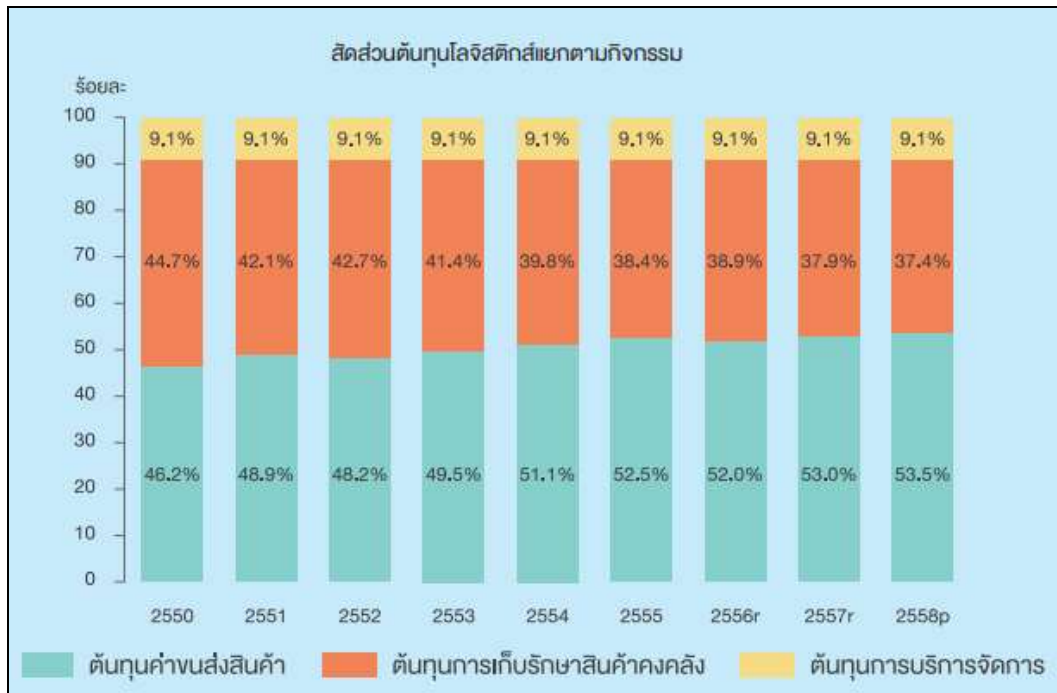
หากพิจารณาโครงสร้างต้นทุนทางด้านโลจิสติกส์ของประเทศแล้ว ต้นทุนส่วนใหญ่จะตกอยู่ที่ต้นทุนการขนส่ง และการขนถ่ายสินค้า ร้อยละ 53 และหากเทียบต้นทุนตามรูปแบบการขนส่งแล้ว มีการใช้รูปแบบการขนส่งทางถนนมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 4.6 ของ GDP รองลงมาคือ การขนส่งทางน้ำ ร้อยละ 1.5 และทางไปรษณีย์ร้อยละ 0.6 ของ GDP ปัจจุบัน สศช. เน้นชีวิตศักยภาพด้านการแข่งขัน โดยใช้ต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP ซึ่งพบว่าในปี 2558 ต้นทุน โลจิสติกส์ของประเทศไทยคิดเป็นร้อยละ 14.1 ของ GDP โดยมีแนวโน้มลดลงอย่างต่อเนื่อง อย่างไรก็ตามหากพิจารณาเป็นต้นทุนด้านการขนส่งพบว่าอยู่ในสัดส่วนร้อยละ 53.5 ของต้นทุนโลจิสติกส์ทั้งหมด ทั้งนี้ ภาครัฐได้ตระหนักถึงปัญหา ต้นทุนโลจิสติกส์และมโนโยบายรวมทั้งเป้าหมายที่จะทำให้ต้นทุนในส่วนนี้มีการลดลงอย่างต่อเนื่อง ซึ่งจะส่งผลดีต่อธุรกิจในการลดต้นทุนการดำเนินการ และช่วยเพิ่มความสามารถในการแข่งขันของธุรกิจภายในประเทศได้เป็นอย่างดี

แผนภาพที่ 2-7 : โครงสร้างต้นทุนตามรูปแบบการขนส่งสินค้า (ร้อยละต่อ GDP)



แผนภาพที่ 2-8 : ต้นทุนโลจิสติกส์จำแนกเป็น 3 ด้านและสัดส่วนต่อ GDP





แนวโน้มการเปลี่ยนแปลงทางธุรกิจส่วนที่มีผลกระทบต่อระบบขนส่งและโลจิสติกส์ แบ่งออกเป็น 5 ปัจจัยดังนี้

1. เทคโนโลยี ธุรกิจมีแนวโน้มใช้เทคโนโลยีสารสนเทศในการจัดการกระบวนการดำเนินการธุรกิจมากยิ่งขึ้น เช่น กระบวนการจัดหาวัตถุดิบจะมีการใช้ฐานข้อมูลเพื่อทำการจัดหาวัตถุดิบ (Sourcing) กระบวนการบริการสินค้าคงคลัง (Inventory management) เพื่อช่วยลดเวลาและค่าใช้จ่ายในการดำเนินการ ดังนั้นระบบขนส่งและโลจิสติกส์จะต้องปรับตัวให้สามารถตอบสนองต่อความต้องการของภาคธุรกิจที่จะมีความหลากหลายมากขึ้น

2. ช่องทางซื้อขาย มีช่องทางซื้อขายในแบบ Virtual เพิ่มมากขึ้น เช่น ช่องทางใน Internet Website ช่องทางการขายผ่าน Mobile Application ต่างๆ เป็นต้น การมีช่องทางเข้าถึงทางการซื้อขายในหลายลักษณะ ทำให้เกิดความต้องการด้านการบริโภคสินค้าที่หลากหลายและมีลักษณะเฉพาะ ดังนั้นระบบการขนส่งและโลจิสติกส์ในรูปแบบ door-to-door จึงมีบทบาทเพิ่มมากขึ้น

3. การใช้ 3PLs ธุรกิจมีการใช้ 3PLs (Third-party logistics) มากขึ้น จากเดิมที่ธุรกิจจำเป็นต้องมีหน่วยงานภายในเพื่อดำเนินธุรกิจให้ครบทุกด้าน แต่ในปัจจุบันธุรกิจเริ่มใช้บริการ 3PLs ในส่วนที่ธุรกิจไม่มีความถนัดในการจัดการ ซึ่งสามารถช่วยลดต้นทุนงานในส่วนที่ไม่ใช่งานหลักได้เป็นอย่างมาก อีกทั้งสามารถบริหารความเสี่ยงงานในส่วนที่ธุรกิจไม่มีความรู้ความชำนาญ การที่ธุรกิจมีการใช้ 3PLs มากขึ้นจะทำให้เกิดการแข่งขันในส่วนของภาคการขนส่งและโลจิสติกส์ ความต้องการในการลดค่าใช้จ่ายด้านโลจิสติกส์จึงเป็นปัจจัยต้นๆ ที่ภาคการขนส่งต้องพิจารณา

4. การผลิต ธุรกิจให้ความสำคัญกับการวางแผนการผลิตมากขึ้น เพื่อให้ทราบความต้องการของกลุ่มลูกค้า และสามารถตอบสนองได้เป็นอย่างดีในต้นทุนที่รับได้ ส่วนนี้จะส่งผลให้ทราบว่าการทำธุรกิจด้าน B2B ที่เน้นการผลิตปริมาณสูงจะยึดที่ตัวลูกค้าและการสร้างพันธมิตรทางธุรกิจ ต้นทุนทางด้านโลจิสติกส์และความเชื่อมั่น (Reliability) จะเป็นปัจจัยสำคัญในการวางแผนด้านการขนส่ง

5. ความซับซ้อนของโซ่อุปทาน โซ่อุปทานมีแนวโน้มซับซ้อนมากยิ่งขึ้น เพราะสินค้าชนิดหนึ่งๆ อาจประกอบด้วยองค์ประกอบหรือชิ้นส่วนที่มีมาจากทั่วทุกมุมโลก โดยอาศัยข้อดีของการที่ค่าขนส่งทางอากาศที่ต่ำและเลือกประกอบชิ้นส่วนในประเทศที่มีค่าแรงถูก แล้วเมื่อผลิตและประกอบเป็นชิ้นส่วนสำเร็จรูปแล้วกระจายขนส่งไปยังผู้บริโภคสุดท้าย ดังนั้นโหมดการขนส่งทางอากาศจะเข้ามามีบทบาทมากขึ้น

6. สิ่งแวดล้อม กระแสการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมที่เพิ่มมากขึ้น ทำให้ผู้บริโภคต้องการสินค้าที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมและธุรกิจก็จำเป็นต้องตอบสนองความต้องการของลูกค้าในแนวอนุรักษ์ ในอนาคตเริ่มมีแนวคิดที่จะเน้นการขนส่งสินค้าโดยใช้รถบรรทุกที่มีการจำกัดมลพิษด้านอากาศ และเน้นให้เพิ่มการขนส่งทางรางและทางน้ำซึ่งเป็นโหมดการขนส่งที่ปล่อยมลพิษน้อย

จากที่กล่าวไปข้างต้น สามารถกล่าวในองค์รวมได้ว่า ธุรกิจการผลิตสินค้ามีแนวโน้มที่จะให้ความสำคัญในด้านการจัดการโลจิสติกส์เพิ่มมากขึ้น ทั้งในช่วงระหว่างกระบวนการผลิตสินค้าภายในธุรกิจ และส่วนที่เกี่ยวข้องหลังการผลิตสินค้าสำเร็จรูป เพื่อให้ธุรกิจสามารถมีศักยภาพในการแข่งขันได้ การสนับสนุนของระบบโลจิสติกส์ที่มีประสิทธิภาพ ควรต้องมีลักษณะ 4 ด้าน

1. Flexibility ตอบสนองความต้องการผู้บริโภคที่อยู่หลายสถานที่ หลายเวลา จึงต้องสามารถปรับตัวได้อย่างทันที

2. Reliability ต้องมีความน่าเชื่อถือในเรื่องของการส่งมอบสินค้าให้กับลูกค้า

3. Continuity รักษาความต่อเนื่องเรื่องเวลา ลดความเสี่ยงในการชำรุดเสียหายรูปแบบการขนส่ง และหลายเส้นทาง

4. Green Logistics เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม เพื่อความยั่งยืนทางธุรกิจ

หากมองย้อนกลับไปในช่วงอดีตถึงปัจจุบันเพื่อวิเคราะห์การเปลี่ยนแปลงด้านโลจิสติกส์จะเห็นแนวโน้มการเปลี่ยนแปลงของแนวคิดการจัดการด้านโลจิสติกส์ โดยสามารถแยกได้เป็นแนวคิด การจัดการด้านโลจิสติกส์แบบเดิม (Old Fashion Logistics) กับแนวคิดการจัดการด้านโลจิสติกส์สมัยใหม่ (New Fashion Logistics) ซึ่งแนวคิดการจัดการด้านโลจิสติกส์แบบเดิมเน้นการลดต้นทุนและการขนส่งจำนวนมากๆ เพื่อรองรับการเติบโตของธุรกิจแบบธุรกิจสู่ธุรกิจ (Business to Business : B2B) ที่การขนส่งจะเน้นรูปแบบที่มีต้นทุนการขนส่งอยู่ในระดับต่ำ ขนส่งที่ละมากๆ ใช้ยานพาหนะขนาดใหญ่ ในขณะที่แนวคิดการจัดการด้านโลจิสติกส์สมัยใหม่มีทิศทางที่จะเน้นตอบสนองความต้องการของลูกค้ารองรับการเติบโตธุรกิจแบบธุรกิจสู่ผู้บริโภค (Business to Consumer: B2C) จึงเน้นการขนส่งในขั้นตอนสุดท้ายของช่วงขนส่งสินค้าสำเร็จรูปสู่ลูกค้าสุดท้าย (Last mile logistics) ว่ามีระดับการให้บริการลูกค้าดีเพียงไร รูปแบบการจัดการโลจิสติกส์สมัยใหม่สำหรับการกระจายสินค้าจึงมีแนวโน้มเป็นแบบกระจายสินค้าในปริมาณที่น้อยลง แต่อาศัยความถี่ในการกระจายมากขึ้น ใช้ยานพาหนะที่มีขนาดเล็กเพื่อให้สามารถเข้าถึงพื้นที่ได้มากขึ้น

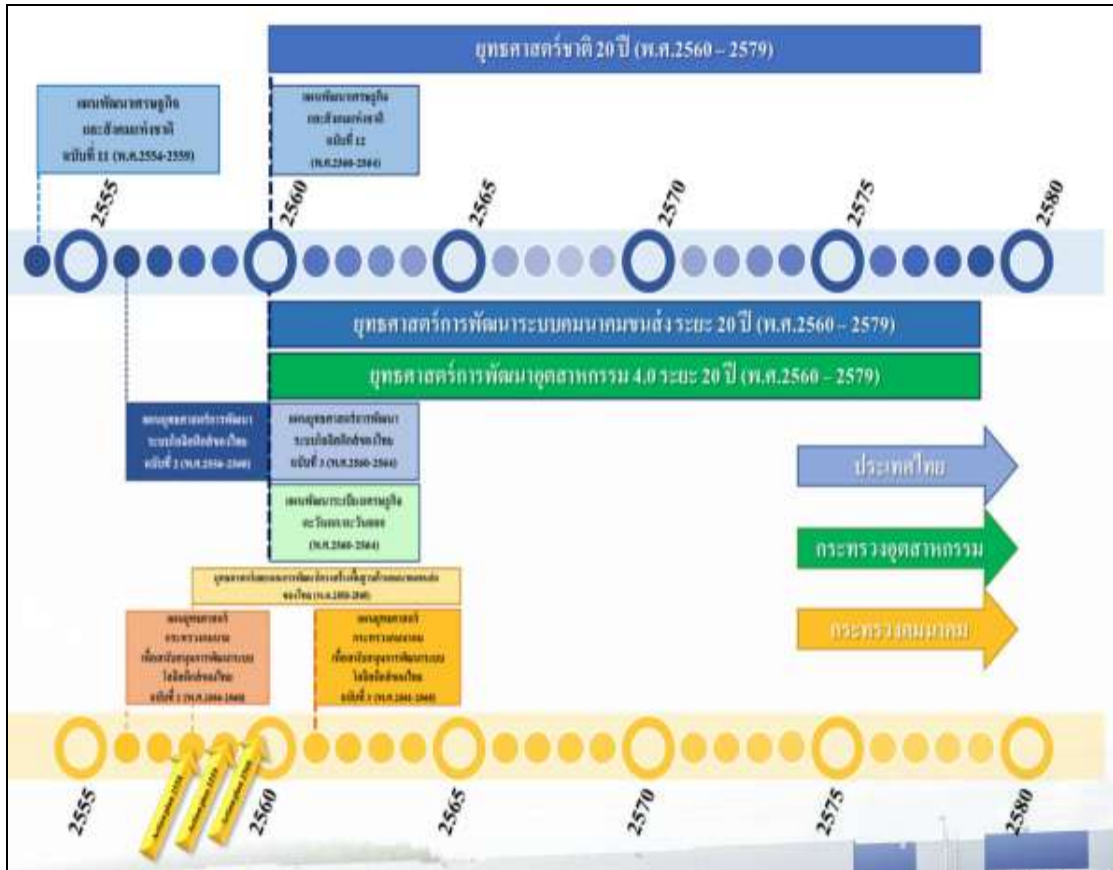
แผนภาพที่ 2-10 : เปรียบเทียบแนวคิดระหว่างโลจิสติกส์แบบเดิมและโลจิสติกส์แบบใหม่



ดังนั้นในฐานะที่กระทรวงคมนาคมเป็นหน่วยงานหลักที่ดูแลรับผิดชอบด้านการคมนาคมขนส่งของประเทศ จึงเป็นหน่วยงานที่มีบทบาทเป็นอย่างยิ่งในการอำนวยความสะดวกด้านการคมนาคมขนส่ง เพื่อเป็นปัจจัยเอื้อให้เกิดการลงทุนด้านโลจิสติกส์ เพื่อให้ธุรกิจสามารถมีต้นทุนที่ลดลง และสามารถดำเนินการได้อย่างมีประสิทธิภาพ ดังนั้น จากบทบาทที่เกี่ยวข้องของกระทรวงคมนาคมที่เกี่ยวข้องกับความสำคัญของบริบททางโลจิสติกส์และการขนส่งในปัจจุบัน จึงเป็นสิ่งสำคัญเป็นอย่างยิ่ง ที่ต้องคำนึงถึงในการกำหนดแผนยุทธศาสตร์ของกระทรวงคมนาคมเพื่อรองรับการบริหารจัดการด้านโลจิสติกส์ รวมทั้งความต้องการทางด้านการคมนาคมขนส่งที่เกิดขึ้นได้อย่างมีประสิทธิภาพ ซึ่งจะส่งผลต่อการพัฒนาความสามารถในการแข่งขันของประเทศไทยในอนาคตด้วยเช่นกัน โดยนโยบายและยุทธศาสตร์ที่เกี่ยวข้อง และการวิเคราะห์ความเชื่อมโยงลงสู่แผนโลจิสติกส์ของกระทรวงคมนาคม ฉบับที่ 3 ปัจจุบันแผนโครงการต่างๆ อยู่ภายใต้แผนยุทธศาสตร์ระดับ กรม กระทรวง ที่ถ่ายทอดมาจากยุทธศาสตร์ระดับประเทศ ซึ่งแผนที่กำหนดทิศทางประเทศ ได้แก่ แผนยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี (พ.ศ. 2560-2579) ซึ่งได้ถูกถ่ายทอดยุทธศาสตร์ชาติลงสู่ยุทธศาสตร์ระดับกระทรวงเพื่อให้การขับเคลื่อนของชาติ เป็นไปในทิศทางที่มีประสิทธิภาพ โดยรัฐบาลตั้งเป้าให้ประเทศ ขยับเคลื่อนไปสู่ยุคใหม่โดยมอบหมายให้กระทรวงอุตสาหกรรมเป็น หน่วยงานหลักขับเคลื่อนยุทธศาสตร์การพัฒนารัฐอุตสาหกรรม 4.0 ระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2560-2579) หรือที่เรียกว่า Thailand 4.0 ในการนี้กระทรวงคมนาคมเล็งเห็นทิศทาง การขับเคลื่อนนี้ สู่ยุคใหม่จึงได้จัดทำ แผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคมเพื่อสนับสนุนการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ ฉบับที่ 3 (พ.ศ. 2560-2564) เพื่อรองรับบริบทแนวทางการพัฒนาของประเทศ โดยในการจัดทำได้มีการกำหนดยุทธศาสตร์ ให้เชื่อมโยงกับแผน และยุทธศาสตร์อื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาการขนส่งและระบบโลจิสติกส์ของประเทศ เพื่อให้แผนยุทธศาสตร์ฯ ฉบับที่ 3 มีความต่อเนื่องกับแผนและยุทธศาสตร์ อื่นๆโดยแผนยุทธศาสตร์ต่างๆ และช่วงระยะเวลาที่นำมาพิจารณาตามที่ได้กล่าวไปในข้างต้น การจัดทำแผนฯ ฉบับที่ 3 จะสร้างความต่อเนื่องจากการพัฒนาการคมนาคมขนส่ง และระบบโลจิสติกส์จากแผนอื่นๆ เพื่อให้การพัฒนาเป็นไปในทิศทางเดียวกัน ในการจัดทำจึงได้พิจารณาและทบทวนแผนนโยบาย และ

ยุทธศาสตร์อื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง เพื่อหาความเชื่อมโยงสู่การกำหนดเป็นยุทธศาสตร์ในแผนฯ ฉบับที่ 3 โดยสามารถสรุป ความเชื่อมโยงจากแผนต่างๆ ได้ดังนี้

แผนภาพที่ 2-11 : แผนยุทธศาสตร์ที่เกี่ยวข้องและระยะของแผนต่างๆ



ความต่อเนื่องเชื่อมโยงของการกำหนดแผนยุทธศาสตร์ของกระทรวงคมนาคม เพื่อการพัฒนาาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ จะเริ่มพิจารณาจากกรอบยุทธศาสตร์ในระดับชาติก่อน ได้แก่ แผนยุทธศาสตร์ชาติในระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2560-2579) แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 12 (พ.ศ.2560- 2564) และแผนยุทธศาสตร์ไทยแลนด์ 4.0 (พ.ศ. 2560-2579) สาระสำคัญที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ แผนยุทธศาสตร์ชาติในระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2560-2579) คือ แผนยุทธศาสตร์ฯ นี้ได้บรรจุยุทธศาสตร์ที่มีเป้าหมายในการพัฒนา และยกระดับการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ใน ยุทธศาสตร์ที่ 2 ที่เป็นยุทธศาสตร์ด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน มีวัตถุประสงค์เพื่อ ส่งเสริมศักยภาพการแข่งขันของอุตสาหกรรม ในรูปแบบกลุ่มอุตสาหกรรม หรือ Cluster ทั้งกลุ่ม อุตสาหกรรมที่มีศักยภาพ (Super Cluster) และกลุ่มอุตสาหกรรมเก่า เพื่อเป็นกลไกใหม่ในการ ขับเคลื่อนเศรษฐกิจของประเทศให้พ้นจากกับดักรายได้ปานกลาง โดยเน้นการใช้ระบบโลจิสติกส์เป็น ปัจจัยสนับสนุนที่สำคัญในการขับเคลื่อนกลุ่มอุตสาหกรรมเหล่านี้ และหากพิจารณาแผนยุทธศาสตร์ ในระดับชาติที่สำคัญอีกอันหนึ่ง คือ แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 12 (พ.ศ. 2560- 2564) ก็ได้มีการวางยุทธศาสตร์ด้านการพัฒนาโลจิสติกส์และการสร้างความเข้มแข็งทางเศรษฐกิจไว้

เช่นกัน แผนยุทธศาสตร์ชาติในระยะ 20 ปี โดยกำหนดยุทธศาสตร์ที่ 3 ที่กล่าวถึงการสร้างความเชื่อมโยงในห่วงโซ่อุปทานสำหรับภาคอุตสาหกรรม ที่จะเป็นกลไกที่ทำให้อุตสาหกรรมของประเทศสามารถสร้างศักยภาพในการแข่งขันได้เป็นอย่างดี และยุทธศาสตร์ที่ 7 ที่ให้ความสำคัญกับระบบโลจิสติกส์และภาคการขนส่งที่เป็นส่วนสำคัญในการสนับสนุนการเชื่อมโยงภายในห่วงโซ่อุปทานของภาคอุตสาหกรรม ในขณะที่แผนยุทธศาสตร์ไทยแลนด์ 4.0 (พ.ศ. 2560- 2579) จะวางเป้าหมายสำคัญเพื่อการขับเคลื่อนเศรษฐกิจภาคอุตสาหกรรมด้วยเทคโนโลยีและนวัตกรรม ซึ่งเชื่อมโยงกับนโยบายการพัฒนาอุตสาหกรรมในรูปแบบ Super Cluster ที่เป็นอุตสาหกรรมที่ใช้นวัตกรรมและเทคโนโลยีขั้นสูง รวมไปถึงการคิดค้นนวัตกรรมเพื่อการพัฒนาประเทศ ซึ่งกระทรวงคมนาคมได้นำแนวทางการสร้างนวัตกรรมเพื่อการพัฒนาประเทศมาประยุกต์เป็นแผนยุทธศาสตร์คมนาคมดิจิทัล 2021 โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อให้เกิดนวัตกรรมที่ใช้ในการพัฒนาระบบคมนาคมภายในประเทศได้อย่างยั่งยืน ดังนั้น หากพิจารณาแผนในระดับชาติทั้ง 3 แผน ที่ได้กล่าวไปจะเห็นได้ว่า แนวทางในการวางยุทธศาสตร์เพื่อพัฒนาประเทศไทยในแง่ทางเศรษฐกิจจะเป็นไปในรูปแบบการส่งเสริมให้เกิดการพัฒนาอุตสาหกรรมที่ใช้เทคโนโลยีและนวัตกรรมขั้นสูง หรือ Super Cluster เป็นกลไกในการขับเคลื่อนเศรษฐกิจของประเทศ โดยสนับสนุนให้อุตสาหกรรมเหล่านี้มีความเชื่อมโยงกันผ่านทางระบบโลจิสติกส์ซึ่งหากระบบโลจิสติกส์ของประเทศ มีการพัฒนาที่ดีแล้วจะช่วยให้การพัฒนาอุตสาหกรรมเหล่านี้ มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น ส่งผลต่อความสามารถในการแข่งขันของประเทศ แผนต่างๆ จึงได้บรรจุยุทธศาสตร์ด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์และการขนส่งลงไป เพราะมีส่วนสำคัญเป็นอย่างยิ่งในการเป็นส่วนสนับสนุนให้บรรลุเป้าหมาย ด้านการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศจากแผนยุทธศาสตร์ในระดับประเทศ จะพิจารณาการเชื่อมโยงไปสู่แผนพัฒนาในแต่ละด้าน ในฐานะที่กระทรวงคมนาคมเป็นหน่วยงานหลักในการรับผิดชอบการพัฒนา โครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมและด้านโลจิสติกส์ของประเทศ จึงต้องพิจารณาแผนยุทธศาสตร์ทางด้านโลจิสติกส์ ได้แก่ ทิศทางยุทธศาสตร์การพัฒนาโลจิสติกส์ของประเทศ 20 ปี (มติคณะรัฐมนตรี) และร่างแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของไทย ฉบับที่ 3 (พ.ศ. 2560-2564) (สคช.) ที่สืบเนื่องจากแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาโลจิสติกส์ของไทย ฉบับที่ 2 (พ.ศ. 2556-2560) โดยทิศทางยุทธศาสตร์การพัฒนาโลจิสติกส์ของประเทศ 20 ปี จะเป็นการนำแผนยุทธศาสตร์ชาติในระยะ 20 ปี มาเพิ่มเติมรายละเอียดสำหรับแนวทางการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ ในฐานะที่มีส่วนในการสนับสนุนการค้าและการพัฒนาอุตสาหกรรมของประเทศในระยะ 5 ปี 10 ปี และ 20 ปี เช่นเดียวกันกับแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาโลจิสติกส์ของไทยฉบับที่ 3 (พ.ศ.2560-2564) ที่นำแผนพัฒนาฉบับที่ 12 มาเพิ่มเติมในส่วนที่เกี่ยวข้องกับระบบโลจิสติกส์โดยทั้ง 2 แผน มีวัตถุประสงค์และยุทธศาสตร์ที่สอดคล้องกันในภาพรวม คือ การพัฒนาโลจิสติกส์ เพื่อเป็นส่วนสนับสนุนในการขับเคลื่อนเศรษฐกิจของประเทศทั้งภาคการค้าและภาคอุตสาหกรรม

อย่างไรก็ตามในการพิจารณาแผนที่เกี่ยวข้อง นอกจากแผนทางด้านโลจิสติกส์แล้ว ก็ได้มีการพิจารณาแผนที่เกี่ยวข้อง ทางด้านการพัฒนาเศรษฐกิจและอุตสาหกรรมเพิ่มเติมด้วย ในฐานะที่ระบบโลจิสติกส์จะเป็นส่วนสำคัญในการสนับสนุนการพัฒนาเศรษฐกิจและภาคอุตสาหกรรม โดยแผนการพัฒนาที่พิจารณาประกอบ ได้แก่ แผนการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษ (SEZ) แผนการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (EEC) แผนพัฒนาดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจ และยุทธศาสตร์

อุตสาหกรรมไทย 4.0 ซึ่งแผนเหล่านี้จะกล่าวถึงแนวทางการพัฒนาเศรษฐกิจในเชิงพื้นที่และในเชิงอุตสาหกรรมที่มุ่งเน้นให้เกิดความเชื่อมโยงกันทั้งทางกายภาพ โครงสร้างพื้นฐาน และทางด้านข้อมูล ซึ่งจะต้องนำไปพิจารณาเพื่อกำหนดแผนยุทธศาสตร์ของกระทรวงคมนาคมด้วยเช่นกัน จากการพิจารณาแผนต่างๆ ที่ได้กล่าวมาข้างต้น จะเห็นได้ถึงความเชื่อมโยง และความเกี่ยวข้องกันของแนวทางการพัฒนาภาคเศรษฐกิจอุตสาหกรรมและบทบาทในการพัฒนา และสนับสนุนของระบบโลจิสติกส์ของประเทศในอนาคต ที่จะนำมาบรรจุในแผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคมเพื่อพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของไทยฉบับที่ 3(พ.ศ. 2560-2564) แต่อย่างไรก็ตามแผนยุทธศาสตร์ฯ ฉบับที่ 3 นี้ก็ได้พิจารณาถึงความเชื่อมโยงกับแผนฉบับเก่า รวมทั้งแผนของกระทรวงคมนาคมเอง เพื่อนำมาพิจารณาว่า แผนงานที่ได้บรรจุอยู่แล้วในแผนเดิม และแผนต่างๆ ของกระทรวงคมนาคมมีประสิทธิภาพในฐานะการสนับสนุนเศรษฐกิจของประเทศในแผนยุทธศาสตร์ฯ ฉบับที่ 3 ต่อไป

แนวคิดและวิธีประยุกต์ใช้ในการพัฒนาด้านการบริหารจัดการโลจิสติกส์

การจัดการโลจิสติกส์เป็นส่วนหนึ่งของกระบวนการ Supply Chain Management ซึ่งรวมถึงเรื่องการวางแผนการดำเนินการ การควบคุม การไหลเวียน การจัดเก็บวัสดุสินค้า การบริการ และสารสนเทศอย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล จากแหล่งจุดกำเนิดของวัตถุดิบ จนถึงจุดบริโภคหรือจุดการใช้งาน เพื่อตอบสนองความต้องการของลูกค้า เป็นกิจกรรมที่มีความเกี่ยวเนื่องกับธุรกิจเกือบทุกประเภท อีกทั้งเป็นต้นทุนพื้นฐานที่สำคัญซึ่งกระทบต่อต้นทุนรวมของผลิตภัณฑ์และบริการ

การบริหารจัดการโลจิสติกส์อย่างชาญฉลาดทั้งด้านกลยุทธ์และระดับปฏิบัติการ ส่งผลบวกต่อประสิทธิภาพโดยรวมขององค์กรและต้นทุนที่ลดลง โดยคำนึงถึงองค์ประกอบสำคัญดังนี้

แผนภาพที่ 2-12 : องค์ประกอบการจัดการโลจิสติกส์อย่างชาญฉลาดทั้งด้านกลยุทธ์และระดับปฏิบัติการ



การบริหารจัดการโลจิสติกส์คลังสินค้าสมัยใหม่ มีวัตถุประสงค์เพื่อลดต้นทุนด้านการผลิตและขนส่งคือ ผลิตและขนส่งในปริมาณมาก เพื่อถ่วงดุลอุปสงค์และอุปทานคือ สินค้าตามฤดูกาล สินค้าที่มีราคาไม่แน่นอน เพื่อช่วยกระบวนการผลิตคือ ช่วยผลิตได้อย่างต่อเนื่อง สินค้าที่

ต้องการการเพาะหรือบ่ม เพื่อช่วยลดกระบวนการตลาดคือ ลดเวลาการส่งมอบ ลดการเสียโอกาส ตอบสนองความต้องการของลูกค้า

การคำนวณความต้องการเนื้อที่เก็บสินค้า การออกแบบคลังให้ได้ผลต่อคำนวณความต้องการเนื้อที่เก็บสินค้า โดยจัดสรรเนื้อที่อย่างรอบคอบและเกิดประโยชน์มากที่สุด ไม่ให้เนื้อที่เสียเปล่า โดยมีปัจจัยที่ใช้ในการคำนวณความต้องการเนื้อที่เก็บสินค้า ดังนี้

ปริมาณของสินค้าที่จะเก็บ ดังนี้ พิจารณาปริมาณของยอดขายที่จะเกิดขึ้นในช่วงเวลาหนึ่งๆ ว่ามีความคงที่หรือค่อนข้างจะเปลี่ยน ลักษณะเฉพาะของสินค้าที่จะเก็บ อุปกรณ์สำหรับการลำเลียงขนถ่าย ลักษณะของการเก็บรักษาสินค้า

การบริหารบุคลากรในคลังสินค้า ดังนี้ กำหนดเป้าหมาย วิธีการดำเนินการ พิจารณาให้คำแนะนำ เลือกวิธีการสื่อสารเบาหรือหนัก ติดตามความคืบหน้า ประเมินผล แนะนำหากต้องมีการแก้ไข พิจารณาเหตุของความล้มเหลว ติดตามความคืบหน้าประเมินผล

Warehouse Management System: WMS เป็นระบบโปรแกรมที่พัฒนาขึ้นมา เพื่อช่วยบริหารจัดการโลจิสติกส์ระบบคลังสินค้า ที่ครอบคลุมกระบวนการต่างๆ ในคลังสินค้า ได้แก่ การรับสินค้า (Receiving) การจัดเก็บ (Putaway) และการจัดและเติมสินค้า (Picking & Replenishment)

แผนภาพที่ 2-13 : การจัดการโลจิสติกส์ระบบคลังสินค้า



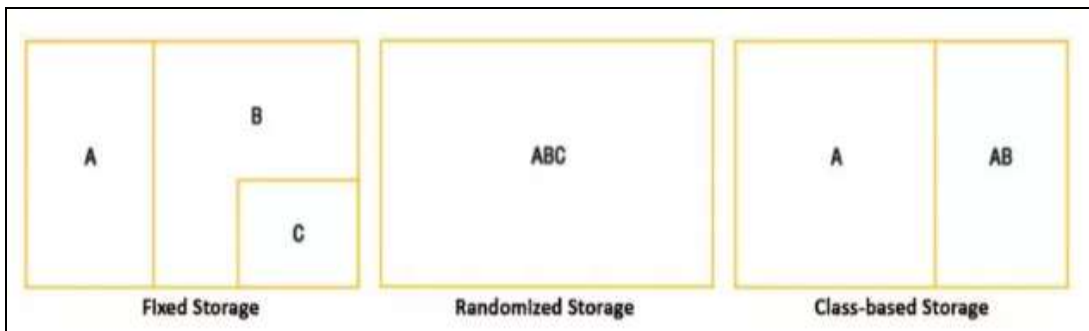
เทคนิคการบริหารสินค้าคงคลัง ดังนี้ ระยะเวลาคือ สินค้าที่สั่งมาจะมีความสามารถเปลี่ยนเป็นเงินสดได้รวดเร็วเพียงใด ต้นทุนคือ จะต้องใช้เงินเท่าไรที่จะซื้อสินค้ามาเพื่อเป็นการเพิ่มรายได้ให้มากขึ้น คำนึงต้นทุนที่ใช้ซื้อสินค้าเพื่อขาย (Costs of Acquiring) ค่าใช้จ่ายในการเก็บรักษา (Costs of Holding) การบริการคือ สามารถตอบสนองความต้องการของลูกค้าได้ดีขึ้น

การบริหารคลังสินค้าและสินค้าคงคลังด้วยหลักการ ABC Analysis (Always Better Control) ส่งผลให้มีประสิทธิภาพในการจัดวางสินค้า ช่วยลดต้นทุนการขนถ่ายสินค้าด้านแรงงานและเวลาที่ใช้ มีหลักการดังนี้

1. สินค้าที่ขายดี – ไม่ดี จะมีตำแหน่งการวางต่างกัน
2. สินค้าที่ขายดี อยู่ใกล้ประตูเข้าออก เพื่อสะดวกในการขนถ่าย
3. สินค้าที่ขายไม่ดี จะเก็บด้านหลัง เพราะไม่ค่อยมีการขนถ่ายสินค้า
4. สินค้าที่มีขนาดใหญ่ ขนถ่ายลำบาก จะเก็บใกล้ประตู

กลยุทธ์ลดต้นทุนการขนส่ง การบริหารการขนส่งให้มีประสิทธิภาพและประสิทธิผล การขนส่งแต่ละรูปแบบมีลักษณะที่แตกต่างกัน ลักษณะเด่นและด้อยจะมีอยู่ในทุกรูปแบบการขนส่ง ดังนั้น การขนส่งแต่ละรูปแบบจึงพยายามที่จะพัฒนาตัวเองให้เจริญก้าวหน้าอยู่เสมอ เพื่อให้การขนส่งมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล กล่าวคือ ตัวอย่างการจัดสรรพื้นที่เก็บสินค้า Fixed Storage คือ สถานที่จัดเก็บถูกกำหนดชัดเจน ขนาดของที่จัดเก็บจะต้องเพียงพอเพื่อรองรับปริมาณสินค้าคงคลังของสินค้านั้นๆ ต้นทุนการเคลื่อนย้ายสินค้าต่ำ ต้นทุนของสถานที่จัดเก็บสูง ตัวอย่างการจัดสรรพื้นที่เก็บสินค้า Randomized Storage คือ สามารถจัดเก็บได้ทุกที่ ที่จัดเก็บสินค้าทั้งหมดต้องเพียงพอในการรองรับปริมาณสินค้าทุกรายการ ต้นทุนของสถานที่จัดเก็บต่ำ ต้นทุนการเคลื่อนย้ายสินค้าสูง ตัวอย่างการจัดสรรพื้นที่เก็บสินค้า Class-based Storage คือ สามารถจัดเก็บได้ทุกที่ภายในโซนที่กำหนด ที่จัดเก็บสินค้าในแต่ละโซนต้องเพียงพอเพื่อรองรับปริมาณสินค้าในโซนนั้นๆ ต้นทุนของสถานที่จัดเก็บและการเคลื่อนย้ายสินค้าปานกลาง

แผนภาพที่ 2-14 : ตัวอย่างการจัดสรรพื้นที่เก็บสินค้า



ปัจจัยสำคัญในการจัดการโลจิสติกส์ มีดังนี้

1. หาจุดสมดุลระหว่างต้นทุนการขนส่งที่ต่ำ กับระดับการบริการที่เหมาะสม
2. การสร้างโครงข่ายการขนส่งสินค้าที่จะอำนวยความสะดวกให้เกิดการขนส่งที่มีต้นทุนต่ำ ในขณะเดียวกันก็มีระดับการบริการตามข้อกำหนดของลูกค้า
3. การเลือกรูปแบบการขนส่ง และมีการเก็บข้อมูลเพื่อติดตามต้นทุนอย่างใกล้ชิด
4. มีการติดตามวัดผลการปฏิบัติการ KPIs
5. นำหลักวิธีการการจัดเส้นทางตารางเวลามาใช้เพื่อลดต้นทุนและเพิ่มประสิทธิภาพ
6. พิจารณาปัจจัยต่างๆ เพื่อประเมินประโยชน์และความเสี่ยง ก่อนตัดสินใจจัดจ้างการขนส่ง

KPIs หมายถึง ดัชนีหรือพฤติกรรมการณ์ปฏิบัติที่สำคัญที่สามารถวัดได้ และสามารถแสดงหรือบ่งชี้ถึงความสำเร็จของการดำเนินงาน

ลักษณะของการวัดผลที่ดี

1. เฉพาะเจาะจง
2. สามารถวัดได้
3. สามารถบรรลุผลสำเร็จได้

4. มีความเป็นจริง
5. มีระยะเวลาของการใช้งาน

แผนภาพที่ 2-15 : หัวข้อในการวัด KPIs ในงานคลังสินค้า

หัวข้อในการวัด KPI ในงานคลังสินค้า				
กิจกรรม	การนับ	ศักยภาพ	คุณภาพ	Cycle Time
การรับ	ต้นกุ่มการรับ ต่อรายการการรับ	จำนวนการรับสินค้า ต่อคนต่อชั่วโมง	เปอร์เซ็นต์ความถูกต้อง ของการรับสินค้า	Receipts Processing Time Per Receipt
การเก็บ	ต้นกุ่มการเก็บ ต่อรายการเก็บ	จำนวนการเก็บสินค้า ต่อคนต่อชั่วโมง	เปอร์เซ็นต์ความถูกต้อง ของการเก็บสินค้า	Putaway Cycle Time (Per Putaway)
การจัดเก็บ	ต้นกุ่มการเก็บสินค้า ต่อจำนวนสินค้า	ความถูกต้อง ของการจัดเก็บ	เปอร์เซ็นต์โลเคชั่น หรือพื้นที่ว่าง	Inventory Days on Hand
การจัด	ต้นกุ่มการจัด ต่อจำนวนสินค้าที่จัด	จำนวนการจัดสินค้า ต่อคนต่อชั่วโมง	เปอร์เซ็นต์ความถูกต้อง ของการจัดสินค้า	Order Picking Cycle Time (Per Order)
Shipping	Shipping Cost Per Customer Order	จำนวนการส่งมอบสินค้า ต่อคนต่อชั่วโมง	เปอร์เซ็นต์ความถูกต้อง ของการส่งสินค้า	Warehouse Order Cycle Time

จากแนวคิดและวิธีประยุกต์ใช้ในการพัฒนาด้านการบริหารจัดการโลจิสติกส์สามารถสรุปได้ดังนี้ การจัดการโลจิสติกส์เป็นส่วนหนึ่งของกระบวนการ Supply Chain Management ซึ่งรวมถึงเรื่องการวางแผนการดำเนินการ การควบคุม การไหลเวียน การจัดเก็บวัสดุสินค้า การบริการ และสารสนเทศอย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล จากแหล่งจุดกำเนิดของวัตถุดิบ จนถึงจุดบริโภคหรือจุดการใช้งาน เพื่อตอบสนองความต้องการของลูกค้า เป็นกิจกรรมที่มีความเกี่ยวข้องกับธุรกิจเกือบทุกประเภท อีกทั้งเป็นต้นทุนพื้นฐานที่สำคัญซึ่งกระทบต่อต้นทุนรวมของผลิตภัณฑ์และบริการ การจัดการโลจิสติกส์อย่างชาญฉลาดทั้งด้านกลยุทธ์และระดับปฏิบัติการ ส่งผลบวกต่อประสิทธิภาพโดยรวมขององค์กรและต้นทุนที่ลดลง โดยคำนึงถึงองค์ประกอบ การจัดการคลังสินค้าสมัยใหม่ เทคนิคการบริหารสินค้าคงคลัง กลยุทธ์ลดต้นทุน การขนส่ง ดัชนีวัดผลการปฏิบัติงานการจัดการโลจิสติกส์ เป็นต้น

แนวคิดเกี่ยวกับอุตสาหกรรมอาหารทะเล

ประเทศไทยจัดเป็นประเทศที่ประสบความสำเร็จในด้านการพัฒนาการประมงจนสามารถติดอันดับหนึ่งในสิบของโลกที่มีผลผลิตสูง และยังติดอันดับต้นๆ ของผู้ส่งออกสินค้าประมงมาตั้งแต่ปี 2535 โดยผลผลิตมวลรวมในสาขาประมงมีมูลค่า 98.9 พันล้านบาท คิดเป็น 11.87 เปอร์เซ็นต์ ของผลผลิตมวลรวมของภาคเกษตร หรือร้อยละ 1.27 ของผลผลิตมวลรวมของประเทศ กิจกรรมประมงเกี่ยวข้องกับคนไทยจำนวนมากในหลายกิจกรรม โดยเฉพาะในบริเวณพื้นที่ชายฝั่งหรือ

บริเวณใกล้เคียง นับเป็นหมู่บ้านได้มากกว่า 2,000 หมู่บ้าน มีครัวเรือนที่ทำประมงทะเลตามข้อมูลของสำมะโนประมงทะเล ปี 2543 จำนวน 55,981 ครัวเรือน และมีตลาดแรงงานรองรับถึง 826,657 คน โดยอยู่ในภาคของประมงทะเล 161,670 คน เป็นผู้เพาะเลี้ยงสัตว์น้ำชายฝั่ง 77,870 คน อยู่ในอุตสาหกรรมต่อเนื่องที่เกี่ยวข้องกับการประมง 183,100 คน ที่เหลืออยู่ในภาคของผู้เพาะเลี้ยงสัตว์น้ำจืด พื้นที่ทำการประมงในอาณาเขตประเทศไทย 6 แห่ง ได้แก่ อ่าวไทยฝั่งตะวันออก อ่าวไทยตอนใน อ่าวไทยฝั่งตะวันตกตอนบน อ่าวไทยฝั่งตะวันตกตอนล่าง อ่าวไทยตอนกลาง และฝั่งทะเลอันดามัน รวมทั้งการทำประมงนอกน่านน้ำในประเทศเพื่อนบ้าน และการทำประมงในทะเลหลวงด้วย ผลผลิตการประมงส่วนหนึ่งได้นำมาใช้บริโภคเป็นอาหารโปรตีนที่สำคัญสำหรับคนในประเทศ ซึ่งปริมาณการบริโภคสัตว์น้ำในรอบ 10 ปีที่ผ่านมาอยู่ระหว่าง 25-30 กิโลกรัม/คน/ปี ผลผลิตอีกส่วนถูกส่งออกขายสู่ตลาดโลกนำเงินตราเข้าสู่ประเทศ

1. การพัฒนาของการประมงทะเลไทย

พัฒนาการของการประมงทะเลไทยมีมาเป็นระยะเวลายาวนาน สามารถแบ่งช่วงการพัฒนาออกเป็น 3 ระยะ ดังนี้

ก่อนปี 2503 ถือได้ว่าเป็นช่วงการเริ่มต้นพัฒนาการประมงทะเล เครื่องมือประมงที่ใช้ในยุคนี้ส่วนใหญ่ จะเป็นเครื่องมือประมงพื้นบ้าน และใช้เรือประมงขนาดเล็กไม่มีเครื่องยนต์ ต่อมาได้มีการพัฒนาเครื่องมือและดัดแปลงเรือประมงให้มีความเหมาะสมเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการจับปลา ฝึมน้ำให้ดียิ่งขึ้น โดยการพัฒนาเทคโนโลยีต่างๆ ในช่วงนี้ได้รับจากประเทศญี่ปุ่น ผลผลิตสัตว์น้ำในช่วงนี้มีปริมาณระหว่าง 150,000 - 230,000 ตันต่อปี สัตว์น้ำที่จับได้ส่วนใหญ่ เป็นปลาฝึมน้ำ เช่น ปลาทุปลาลัง ปลาหลังเขียว และปลากะตัก สำหรับใช้บริโภคภายในประเทศเกือบทั้งหมด

ระหว่างปี 2503 - 2523 มีการขยายตัวด้านการประมงทะเลอย่างรวดเร็วโดยมีปัจจัยสำคัญที่เป็นสิ่งจูงใจ ประกอบด้วยการพัฒนาเทคโนโลยีและเครื่องมือประมง เช่น อวนไถล่อน สำหรับใช้ในการประมงพื้นบ้าน อวนลากเพื่อใช้สำหรับการประมงพาณิชย์ มาแนะนำและส่งเสริมแก่ชาวประมง การปรับปรุงและเปลี่ยนแปลงเรือประมง จากเรือไม่มีเครื่องยนต์มาเป็นเรือที่ใช้เครื่องยนต์ การสนับสนุนทางด้านเทคโนโลยี จากประเทศที่พัฒนาแล้วและจากองค์กรระหว่างประเทศ การลงทุนรวมทั้งการสนับสนุนด้านการเงินจากประเทศอุตสาหกรรม เพื่อใช้ในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน เช่น โรงงานผลิตน้ำแข็ง โรงงานห้องเย็น และ โรงงานแปรรูปสินค้าสัตว์น้ำ การสำรวจแหล่งประมงใหม่โดยภาครัฐ เช่น แหล่งทำประมงในทะเลจีนตอนใต้ และนโยบายของรัฐบาลที่สนับสนุนการพัฒนาประมงนอกชายฝั่งหรือประมงทะเลลึกด้วยปัจจัยต่างๆ เหล่านี้ ทำให้การประมงทะเลของไทยสามารถเพิ่มผลผลิตสัตว์น้ำ 150,000 ตัน ในปี 2503 เป็นมากกว่า 2 ล้านตัน ในปี 2520 จนติดอันดับหนึ่งในสิบของประเทศที่มีปริมาณการจับสัตว์น้ำสูงของโลก แม้ในบางปีจะมีวิกฤติการณ์ น้ำมันเข้ามาส่งผลกระทบต่อในบางช่วงก็ตาม

ยุคหลังปี 2523 - ปัจจุบัน ผลผลิตโดยรวมจากการประมงยังคงเพิ่มขึ้น ผลผลิตส่วนใหญ่ยังคงมาจากการประมงในอ่าวไทย แต่เปอร์เซ็นต์ของผลผลิตนี้ลดลงอย่างต่อเนื่อง สืบเนื่องจากการพัฒนาการประมงของ ไทยตลอด 3 ทศวรรษที่ผ่านมา เป็นการพัฒนาที่ขาดยุทธศาสตร์การควบคุมที่มีประสิทธิภาพ ทำให้มีการทำการประมงเกินกว่าสภาพสมดุลทางชีววิทยาในอ่าวไทย ผลผลิตสัตว์น้ำ

ในอ่าวไทยมีปริมาณการจับต่อหน่วยลดลงอย่างต่อเนื่อง คือลดลงจาก 293.9225 กิโลกรัมต่อชั่วโมง การล่าอ้วนในปัจจุบัน

2. ประเภทของการทำการประมง

2.1 การประมงชายฝั่งหรือประมงพื้นบ้าน ประมงชายฝั่ง (Inshore Fisheries) หรือประมงพื้นบ้าน (Artisanal Fisheries) คือ การประมง เพื่อยังชีพหรือประมงขนาดเล็ก โดยทั่วไปใช้เรือขนาดเล็ก เช่น เรือพื้นบ้าน เป็นต้น ปัจจุบันส่วนใหญ่จะติดเครื่องยนต์เข้าไปด้วย ทำการประมงโดยใช้เครื่องมือประมง เช่น แห หรือเบ็ดแบบง่ายๆ ประมงพื้นบ้านเป็น การประมงเพื่อยังชีพ หาอาหาร สร้างรายได้ และก่อให้เกิดการสร้างงานในท้องถิ่น ซึ่งปริมาณการจับสัตว์น้ำจากการทำประมงพื้นบ้านคิดเป็นร้อยละ 10 จากปริมาณผลผลิตสัตว์น้ำจากการประมงทะเลทั้งหมด การบริหารจัดการประมงชายฝั่งโดยภาครัฐ จากการที่ชาวประมงทะเลพื้นบ้านส่วนใหญ่ยังมีฐานะความเป็นอยู่ทางเศรษฐกิจและสังคมที่ต่ำกว่าชนกลุ่มอื่น รัฐบาลจึงมีนโยบายช่วยเหลือและพัฒนาโดยเริ่มจากการจัดตั้ง องค์การสะพานปลาขึ้นตามพระราชบัญญัติแพปลา พ.ศ. 2496 และได้กำหนดหน้าที่ที่สำคัญไว้คือ ส่งเสริมฐานะ สวัสดิการ หรืออาชีพการประมงและบูรณะหมู่บ้านประมง โดยองค์การสะพานปลาดำเนินการจัดระบบการตลาด ทำถนน สร้างสะพาน ทำเทียบเรือ ต่อมากรมประมงได้เริ่มโครงการประมงสงเคราะห์เพื่อให้ ชาวประมงกู้เงินไปลงทุน ตั้งแต่ปี 2503 ในปัจจุบันกรมประมงยังคงมีโครงการเงินกู้เพื่อประกอบอาชีพ เพาะเลี้ยงสัตว์น้ำและการประมงทะเล ปี 2522 กรมประมงร่วมกับองค์การอาหารและเกษตรแห่งสหประชาชาติ (FAO) จัดตั้งโครงการพัฒนาประมงขนาดเล็กขึ้นที่จังหวัดพังงา ในปี 2526 คณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติได้ให้ทุนแก่กรมประมงมาดำเนินโครงการประมงหมู่บ้านภาคใต้ในเขตชนบทพื้นที่ยากจน และโครงการพัฒนาประมงทะเลพื้นบ้าน ต่อมาทั้งสองโครงการได้รวมกันเป็นโครงการพัฒนาประมงทะเลชายฝั่งพื้นบ้าน มีกิจกรรมการจัดสิ่งอำนวยความสะดวกขั้นพื้นฐาน การพัฒนาอาชีพ การจัดตั้งสหกรณ์การประมง การจัดการประมงชายฝั่ง การแปรรูปสัตว์น้ำและโภชนาการ ตลอดจนฝึกอบรมให้ประชาชนริมฝั่งทะเล ประกอบอาชีพประมงและอาชีพต่อเนื่องอย่างมีประสิทธิภาพสูงสุด

2.2 การประมงพาณิชย์

การทำประมงพาณิชย์ (Commercial Fisheries) ไม่ใช้การประมงเพื่อยังชีพ ส่วนใหญ่ธุรกิจประมงแบบนี้จะผูกพันกับกองเรือประมงที่จับปลาโดยใช้อวนลาก เบ็ดราวทะเลลึกหรืออวนลอย โดยทั่วไปเจ้าของเรือจะเป็นผู้ดำเนินการเอง สัตว์น้ำที่ได้จะขายทั้งในท้องถิ่นหรือตลาดค้าสัตว์น้ำ ในประมงพาณิชย์จึงประกอบไปด้วย "ประมงน้ำลึก" (Deep Sea Fisheries) คือ การจับปลาในระยะห่างจากฝั่งแต่ไม่เกิน ระยะ 200 ไมล์ทะเลจากชายฝั่ง และ "ประมงสากล" (Distant Water Fisheries) คือ การจับปลาในมหาสมุทร เป็นระยะทางไกลจากท่าเรือของประเทศนั้น

2.3 ประมงพาณิชย์ในเขตเศรษฐกิจจำเพาะ

แหล่งทำการประมงทะเลของไทยในเขตเศรษฐกิจจำเพาะมีพื้นที่รวมทั้งสิ้น 368,280 ตารางกิโลเมตร แบ่งเป็นพื้นที่ทำการประมงในอ่าวไทยประมาณ 252,000 ตารางกิโลเมตร และฝั่งทะเลอันดามัน 116,280 ตารางกิโลเมตร จากปริมาณสัตว์น้ำจากการประมงทะเลมีผลผลิตจากการประมงพาณิชย์คิดเป็นร้อยละ 90

2.4 ประมงพาณิชย์นอกน่านน้ำ

จากพัฒนาการด้านเทคโนโลยีการประมง ทั้งในเรื่องความรู้และอุปกรณ์เครื่องมือสำรวจต่างๆ ที่ประเทศไทยได้รับความช่วยเหลือจากประเทศสหรัฐอเมริกา ทำให้สามารถบุกเบิกและสำรวจ ค้นหาแหล่งทำประมงใหม่ๆ เช่น แหลมถวน ทะเลจีนใต้ อ่าวบอร์เนียว อ่าวเกาะตะมะ และ อ่าวเบงกอล ทำให้อุตสาหกรรมการประมงไทยมีการขยายตัวอย่างรวดเร็ว ผลผลิตสัตว์น้ำทะเลของไทยเพิ่มปริมาณขึ้นอย่างเห็นได้ชัด ประกอบกับทรัพยากรสัตว์น้ำในน่านน้ำไทยถูกจับเพิ่มขึ้นจนเกินศักยภาพการผลิต ชาวประมงเริ่มรู้สึกว่าการจับสัตว์น้ำในอ่าวไทยในแต่ละเที่ยวได้ปริมาณสัตว์น้ำน้อยลง ต้องใช้ระยะเวลาในการทำประมงนานขึ้น ส่งผลให้ต้นทุนการทำประมงของชาวประมงสูงขึ้น แต่ผลตอบแทนลดต่ำลง ชาวประมงประสบภาวะขาดทุน เพื่อความอยู่รอดชาวประมงส่วนหนึ่งจึงต้องดิ้นรนเพื่อนำเรือออกไปทำการประมงนอกน่านน้ำ การประมงนอกน่านน้ำนั้นมี 2 ลักษณะ คือ

2.4.1 การทำประมงในเขตเศรษฐกิจจำเพาะของรัฐชายฝั่ง ส่วนใหญ่เป็นแหล่งประมงใน ประเทศเพื่อนบ้านใกล้เคียงและบางแหล่งเป็นแหล่งประมงที่กองเรือประมงไทยเคยทำการประมงมา ก่อนที่จะมีการประกาศเขตเศรษฐกิจจำเพาะของรัฐชายฝั่งนั้นๆ รูปแบบของการเข้าทำประมงในน่านน้ำต่างประเทศของเรือประมงไทยมี 4 รูปแบบ คือ 1. การได้รับสิทธิทำประมงจากรัฐบาลของประเทศที่จะเข้าไปทำการประมง 2. การร่วมทุน (Joint Venture) กับบริษัทภายในประเทศที่จะเข้าไปทำการประมง 3. บริษัทภายในของต่างประเทศเช่าเรือประมงไทยเข้าไปทำการประมงในน่านน้ำของตน และ 4. เรือประมงไทยซื้อตัวจากบริษัทชาวประมงในท้องถิ่นเพื่อเข้าไปทำการประมงเฉพาะบริเวณ แนวโน้มการทำประมงในน่านน้ำต่างประเทศไม่น่าจะมีการขยายตัวเพิ่มมากขึ้น เนื่องจากประเทศเจ้าของทรัพยากรหลายประเทศเริ่มมีนโยบายไม่อนุญาตให้เรือประมงต่างชาติเข้าไปทำการประมงในเขตน่านน้ำของตน หรือที่ได้รับอนุญาตก็ต้องอยู่ภายใต้กฎระเบียบที่เคร่งครัด

2.4.2 การทำประมงในทะเลหลวง ซึ่งเป็นแหล่งประมงที่ไม่ได้ขึ้นกับรัฐชายฝั่งใดๆ ประเทศไทยเริ่มออกทำการประมงในทะเลหลวงในปี 2541 บริเวณมหาสมุทรอินเดียด้วยเรืออวนล้อมขนาดใหญ่ และปีต่อมามีเรือจับปลาหูช้างของประเทศไทยเพิ่มขึ้น โดยมีทั้งเรืออวนล้อม และเรือเบ็ดราว ต่อมาในปี 2545 เรือประมงดังกล่าวได้ยุติการทำประมงเนื่องจากไม่ประสบผลสำเร็จในการดำเนินการ อย่างไรก็ตามในปี 2548 กองเรืออวนล้อมจับปลาหูช้างของประเทศไทยก็ได้เข้าไปทำประมงในทะเลหลวงบริเวณ มหาสมุทรอินเดียอีกครั้ง และในปี 2549 มีเรือประมงไทยจำนวน 12 ลำ เป็นเรืออวนล้อมขนาดใหญ่ จำนวน 6 ลำ และเรือเบ็ดราว 6 ลำ ปัจจุบันการทำประมงในเขตทะเลหลวงของประเทศไทยยังมีไม่มากนัก เนื่องจากข้อจำกัดในหลายๆ ด้าน ซึ่งแหล่งทำการประมงที่สำคัญ ได้แก่ มหาสมุทรอินเดีย สัตว์น้ำเป้าหมายและวัตถุประสงค์ของการทำประมงทูน่าก็มีความแตกต่างกัน โดยอวนล้อมปลาหูช้างเน้นการจับปลาหูช้างท้องแถบ ทูน่าตาโต และทูน่าครีบลีง เพื่อป้อนโรงงานปลากระป๋อง ในขณะที่เบ็ดราวปลาหูช้าง เน้นการจับปลาหูช้างครีบลีง ทูน่าครีบบาว ทูน่าครีบน้ำเงิน และทูน่าตาโต เพื่อนำไปใช้บริโภคสด

ดังนั้นการแปรรูปอาหารทะเลจึงเป็นอุตสาหกรรมสำคัญ เนื่องจากเป็นแหล่งวัตถุดิบทางทะเลที่หลากหลาย จึงพบว่ามีผู้ประกอบการแปรรูปอาหารทะเลจำนวนมากที่ประกอบกิจการอุตสาหกรรมอาหารทะเล โดยได้ดำเนินการแปรรูปสัตว์เศรษฐกิจที่สำคัญ เช่น ปลา กุ้ง ปู หอย ปลาหมึก เป็นต้น ด้วยวิธีการต่างๆ ได้แก่ การตากแห้ง การต้มสุก การ Dehydration การแช่เย็นและแช่แข็ง การใช้ความร้อน (Thermal) การแช่แข็งอาหารสำเร็จ และ Cuisine เพื่อกระจายไปสู่

ผู้บริโภคทั้งภายในประเทศและต่างประเทศ ถือได้ว่าอุตสาหกรรมอาหารทะเลแปรรูป เป็นอุตสาหกรรมที่ก่อให้เกิดรายได้แก่ผู้ประกอบการ และเป็นสินค้าส่งออกที่ทำรายได้ให้แก่ประเทศ ด้วยสภาพทางภูมิศาสตร์ที่เป็นแหล่งวัตถุดิบ ประกอบกับวิธีการแปรรูปเพื่อสร้างมูลค่าเพิ่มให้กับอาหารทะเล ซึ่งทำให้มีผลิตภัณฑ์ที่มีความหลากหลายตรงตามความต้องการของผู้บริโภค

อุตสาหกรรมอาหารทะเลแปรรูป นับเป็นอุตสาหกรรมที่มีความสำคัญต่อการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศไทย โดยสร้างรายได้ให้กับประเทศเฉลี่ยปีละ 170,000 ล้านบาท และไทยเป็นประเทศที่มีการผลิต และการส่งออกอาหารทะเลรายใหญ่ของโลก โดยเฉพาะปลาทูน่ากระป๋อง ซึ่งประเทศไทยเป็นทั้งผู้ผลิตและผู้ส่งออกเป็นอันดับ 1 ของโลก และอุตสาหกรรมอาหารทะเลแปรรูปจะช่วยให้เกิดมูลค่าเพิ่มกับวัตถุดิบที่นำมาจากทะเล เพื่อแปรรูปให้เป็นอาหารทะเลกระป๋องและอาหารทะเลแช่แข็ง

ผลิตภัณฑ์อาหารทะเลแปรรูปส่วนใหญ่จะเป็นการผลิตเพื่อส่งออก และผลิตภัณฑ์ที่ทำรายได้จากการส่งออกมากที่สุด และเป็นอันดับ 1 ของโลก ได้แก่ ปลาทูน่ากระป๋อง กุ้งสดแช่เย็นแช่แข็ง นอกจากนี้สินค้าอาหารทะเลแปรรูปที่มีแนวโน้มการส่งออกเพิ่มขึ้น เช่น กุ้งแปรรูปชาร์ดินกระป๋อง หอยสแนลสดหรือแช่เย็น ปูแห้งใส่เกลือ แลปูในน้ำเกลือ ตลาดส่งออกที่สำคัญ ได้แก่ สหรัฐอเมริกา ส่งออกประมาณ ร้อยละ 50 ของผลผลิตทั้งหมด

การส่งออกของไทยมีคู่แข่งจากประเทศอเมริกากลาง และอเมริกาใต้ เช่น เอกวาดอร์ ฮอนดูรัส เม็กซิโก และปานามา เป็นต้น ซึ่งเป็นกลุ่มการค้ากลุ่มเดียวกัน และได้สิทธิประโยชน์จากการส่งออกดีกว่าประเทศไทย นอกจากนี้ การส่งออกผลิตภัณฑ์อาหารทะเลแปรรูปไปสหภาพยุโรปของไทยยังได้รับผลกระทบจากการถูกตัดสิทธิพิเศษทางภาษีศุลกากร หรือ GSP ทำให้ต้นทุนสินค้าที่ส่งไปสหภาพยุโรปสูงขึ้นประมาณ ร้อยละ 10-20 ได้แก่ สินค้าประเภท กุ้ง ทั้งส่วนของกุ้งสด กุ้งแช่เย็น แช่แข็ง และกุ้งแปรรูป

อย่างไรในปี พ.ศ. 2558 การส่งออกอาหารของประเทศไทย สามารถสร้างรายได้ทั้งหมด 897,529 ล้านบาท จนขึ้นเป็นประเทศผู้ส่งออกอันดับที่ 1 โดยจุดแข็งของการส่งออกอาหารของประเทศไทย อยู่ที่ความหลากหลายของอาหาร ไม่ว่าจะเป็นแบบอาหารแช่แข็ง หรืออาหารแปรรูป จัดเป็นกลุ่มอุตสาหกรรมที่สำคัญของประเทศ ต่อมาในปี พ.ศ. 2559 อาหารแช่แข็งของประเทศไทย 3 กลุ่มใหญ่ ได้แก่ กุ้ง, ปลา, ทูน่ากระป๋อง สามารถสร้างรายได้ให้ทะลุ 1.17 แสนล้านบาท ซึ่งโตขึ้นจากปีก่อน 10% สำหรับภาพรวมของการส่งออกสินค้าอาหาร ประเภท แช่เย็น, แช่แข็ง, กระป๋อง, แปรรูป ทำให้ได้ข้อมูลของการส่งออกสินค้าอาหารทะเล ในช่วง 8 เดือน ตั้งแต่ มกราคม-สิงหาคม มีจำนวน 2,494 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ โดยรวมแล้ว สถานการณ์การส่งออกอาหารทะเลแช่เยือกแข็งปี 2559 นี้ สามารถขยายตัวได้ดี แม้นานาประเทศจะเจอปัญหาเศรษฐกิจซบเซา โดยเฉพาะการส่งออก กุ้งสดแช่แข็ง สำหรับตลาดส่งออกอาหารแช่แข็งหลักในปี 2559 ได้แก่ สหรัฐฯ เพราะมีสัดส่วนการส่งออกมากกว่า 50% อันดับ 2 คือ ญี่ปุ่น, ออสเตรเลีย และประเทศอื่นๆ ลดหลั่นกันมา จากข้อมูลในช่วง 6 เดือนแรกของปี 2559 ประเทศไทยสามารถส่งออกกุ้งแช่แข็งไป 82,442 ตัน คิดเป็นมูลค่า 27,088 ล้านบาท

และในปี พ.ศ. 2560 ผู้ประกอบการอาหารแช่แข็งของไทย ได้รับการสนับสนุนให้นำเทคโนโลยีที่เรียกว่า Food tech มาช่วยเพิ่มในเรื่องของคุณภาพ และมูลค่าให้กับอาหารทะเลแปรรูป

เป็นการส่งเสริมให้เกิดการโยงใยในธุรกิจ ระหว่างผู้ประกอบการ, หน่วยงานรัฐ, มหาวิทยาลัย เพื่อให้เกิดการสร้างงานวิจัยรวมทั้งนวัตกรรมใหม่ๆ มาสร้างสรรค์ เพื่อสร้างผลิตภัณฑ์ใหม่ๆ ออกสู่ตลาดโลก

ในขณะที่ทรัพยากรธรรมชาติทางทะเลให้ผลผลิตประมงมูลค่ามากมายต้องกลับประสบปัญหา ความเสื่อมโทรมของทรัพยากรสัตว์น้ำทะเล ซึ่งเกิดขึ้นจากสองสาเหตุคือ การเสื่อมโทรมตามธรรมชาติ และการเสื่อมโทรมจากการใช้ประโยชน์ของมนุษย์ ซึ่งสาเหตุจากมนุษย์นี้เกิดจากการทำประมงทะเลที่มุ่งหวัง ผลตอบแทนทางเศรษฐกิจสูง จึงมีผลให้มีผู้สนใจเข้ามาลงทุนประกอบอาชีพประมงเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว จนทำให้มีการทำประมงมากเกินไป (Overfishing) ดังจะเห็นได้จากการเพิ่มขึ้นทั้งจำนวนและประสิทธิภาพ ของเรือและเครื่องมือประมง โดยเฉพาะเครื่องมืออวนลากและอวนรุนซึ่งจับสัตว์น้ำหน้าดิน และอาจกล่าวได้ว่า เป็นเครื่องมือที่มีการทำลายสูง เนื่องจากเป็นเครื่องมือที่ไม่สามารถคัดเลือกสัตว์น้ำเป้าหมายได้ (Non selective gear) จนกลายเป็นส่วนหนึ่งในการทำประมงที่ผิดต่อสมดุลทางธรรมชาติและกฎหมาย

สำหรับอุตสาหกรรมอาหารทะเลแปรรูปของไทย นับว่าเป็นอุตสาหกรรมที่ไทยมีศักยภาพมากที่สุดอุตสาหกรรมหนึ่ง เมื่อเปรียบเทียบกับประเทศต่างๆ ในอาเซียน จะพบว่า อุตสาหกรรมอาหารทะเลแปรรูปของไทย มีการพัฒนาองค์ความรู้ กระบวนการผลิต การรักษาคุณภาพ มาตรฐานด้านอาหารและความปลอดภัยได้ดีที่สุดในอาเซียน ซึ่งทั่วโลกให้การยอมรับเนื่องจากจุดเริ่มต้นของอุตสาหกรรมอาหารทะเลแปรรูปของไทย เริ่มมาจากการเป็นประเทศคู่ค้าของสหรัฐอเมริกา ญี่ปุ่น และสหภาพยุโรป ซึ่งประเทศเหล่านี้เป็นประเทศที่ใส่ใจในคุณภาพและความปลอดภัยของอาหารและมาตรฐานสินค้าที่สูง ทำให้ไทยได้รับการพัฒนาคุณภาพและความปลอดภัยของสินค้า และได้รับการถ่ายทอดองค์ความรู้เพื่อให้ได้มาตรฐานตามที่ประเทศคู่ค้าเหล่านั้นกำหนด จึงทำให้อุตสาหกรรมอาหารทะเลแปรรูปของไทยในปัจจุบันเป็นสินค้าที่ได้มาตรฐานในระดับสากล แต่อย่างไรก็ตาม ปัจจัยหลักในการผลิตของอุตสาหกรรมอาหารทะเลแปรรูป คือ วัตถุดิบและแรงงาน วัตถุดิบที่ใช้ต้องอาศัยทรัพยากรจากธรรมชาติ ซึ่งในปัจจุบันสัตว์น้ำมีจำนวนลดลงทำให้อุตสาหกรรมการผลิตขาดแคลน อีกทั้งจำนวนแรงงานในประเทศในอุตสาหกรรมนี้มีจำนวนลดลง และอัตราค่าจ้างแรงงานของไทยเพิ่มสูงขึ้น ทำให้อุตสาหกรรมอาหารทะเลแปรรูป เริ่มมีการขยายการผลิตไปยังประเทศสมาชิกอาเซียนเพื่อแก้ไขปัญหาด้านวัตถุดิบและแรงงานที่เกิดขึ้น

และที่ผ่านมาเมื่อ วันที่ 31 ธันวาคม 2558 ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน หรือ AEC เกิดขึ้นจากการพัฒนาของสมาคมประชาชาติแห่งเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ มีประเทศสมาชิกรวม 10 ประเทศ คือ ไทย, เมียนมา, ลาว, เวียดนาม, มาเลเซีย, สิงคโปร์, อินโดนีเซีย, ฟิลิปปินส์, กัมพูชา และบรูไน จึงถือได้ว่าเป็นเศรษฐกิจภูมิภาคขนาดใหญ่ เพื่อเพิ่มอำนาจการต่อรองกับคู่ค้าและเพิ่มขีดความสามารถการแข่งขันทางด้านเศรษฐกิจระดับโลก ที่เห็นได้ชัดก็คือการยกเว้นภาษีสินค้าบางชนิดให้กับประเทศสมาชิก ตลอดจนส่งเสริมให้ภูมิภาคมีความเจริญมั่นคงประชาชนอยู่ดีกินดี และการที่ประเทศไทยเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนถือว่าเป็นเรื่องที่ดีเพราะจะทำให้สถานการณ์การขาดแคลนแรงงานโดยเฉพาะด้านประมงในประเทศดีขึ้น เพราะที่ผ่านมาประเทศไทยได้ถูกสหภาพยุโรป หรือ EU ให้อับเหตุง เนื่องจากผลการประเมินการแก้ไขปัญหาการทำประมงผิดกฎหมาย ขาดการรายงานและไร้การควบคุมของไทยไม่สอดคล้องกับกฎระเบียบ IUU ของสหภาพยุโรป โดยให้

ระยะเวลากับประเทศไทย 6 เดือน สำหรับการแก้ไขปัญหาประมงเพื่อทำการปลดใบเหลืองดังกล่าว มิฉะนั้นประเทศไทยจะถูกขึ้นบัญชีเป็นประเทศที่ไม่ให้ความร่วมมือกับสหภาพยุโรปภายใต้กฎระเบียบ IUU ส่งผลให้ประเทศไทยไม่สามารถส่งออกสินค้าประมงไปยังสหภาพยุโรปได้อีกต่อไป ซึ่งจะส่งผลต่อเศรษฐกิจการค้าสินค้าประมงไทยที่มีการส่งออกสินค้าดังกล่าวมีมูลค่าถึงปีละ 242,691 ล้านบาท แต่ล่าสุดรัฐบาลได้ให้ความสำคัญและกำหนดให้การแก้ไขปัญหาประมง IUU และการแก้ไขปัญหาค้ามนุษย์เป็นปัญหาสำคัญระดับชาติ จึงมีการทำแผนปฏิบัติการแก้ไขปัญหาประมงและปัญหาการค้ามนุษย์ โดยได้ปรับปรุงกฎหมายที่เกี่ยวข้องเพื่อที่จะปลดใบเหลืองและปรับอันดับประเทศไทยจาก TIER 3 ให้ขึ้นสู่ชั้น TIER 2

ในอนาคตประเทศไทยน่าจะจะมีการเชื่อมโยงการเคลื่อนย้ายแรงงานได้โดยขณะนี้ได้มีการทำ MOU ซึ่งรัฐบาลอนุญาตให้นำแรงงานจากประเทศเวียดนามเข้าสู่กระบวนการอย่างถูกต้อง ซึ่งเดิมประเทศไทยมีแรงงานภาคประมงประมาณ 100,000 คน เป็นสัญชาติลาว 10 เปอร์เซ็นต์, กัมพูชา 30 เปอร์เซ็นต์ ที่เหลือ 60 เปอร์เซ็นต์เป็นเมียนมา โดยปัญหาแรงงานภาคประมงขณะนี้ถือว่ารัฐบาลชุดนี้แก้ไขได้ตรงจุด เพราะเดิมที่ประเทศไทยมักจะมีปัญหาเรื่องการค้ามนุษย์ เนื่องจากมีช่องว่างในการจดทะเบียนแรงงานต่างด้าว 3 เดือนวัน 3 เดือน จึงเกิดปัญหาเรื่องแรงงานทำงานไม่ตรงกับใบอนุญาตและนายจ้าง จึงขอให้ภาครัฐมีการเปิดให้จดทะเบียนแรงงานต่างด้าวอย่างต่อเนื่องเพื่อแก้ปัญหาในระยะยาว

และอาจจะทำให้อุตสาหกรรมในประเทศไทยน่าจะมีทิศทางที่ดีขึ้นเพราะที่ผ่านมาภาคประมงไม่เคยมีกฎระเบียบและไม่มีการควบคุมใด ๆ ทำให้การทำประมงในอดีตต่างคนต่างทำต่างคนต่างกอบโกยผลประโยชน์ แต่ขณะนี้การทำประมงต้องเข้าสู่มาตรฐานสากล ปัจจุบันจึงเป็นเครื่องยืนยันว่าเรือประมงไทยเป็นเรือประมงที่ถูกต้องตามกฎหมายและมีการใช้แรงงานต่างด้าวถูกต้องตามกฎหมาย ที่สำคัญเมื่อการทำประมงถูกกฎหมาย สัตว์น้ำในประเทศไทยก็จะสามารถยืนอยู่ในตลาดโลกได้ นอกจากนี้ชาวประมงยังจำเป็นต้องใช้ชีวิตแบบเศรษฐกิจพอเพียงให้มากขึ้น เพราะรัฐบาลมีการควบคุมเรือประมง หมายถึงใครที่มีเรือประมงอยู่แล้วก็ทำไปเท่าที่มี จะทำเพิ่มไม่ได้ จึงกลายเป็นว่าเราต้องทำในสิ่งที่มีอยู่ให้ดีที่สุด สิ่งที่ต้องต้องการให้รัฐบาลเข้ามาช่วยแก้ปัญหาการทำประมงนอกน่านน้ำขณะนี้ก็คือ ขอให้สนับสนุนชาวประมงในประเทศให้สามารถเข้าไปทำการประมงนอกน่านน้ำได้อย่างถูกต้อง โดยมีรัฐบาลเป็นคู่สัญญาเนื่องจากประเทศเพื่อนบ้านมีทรัพยากรธรรมชาติทางทะเลเป็นจำนวนมาก จึงน่าจะเป็นประโยชน์ทั้งกับประเทศไทยและประมงไทย ก็จะทำให้การทำประมงของประเทศไทยมีความยั่งยืนตลอดไป

จากแนวคิดที่กล่าวข้างต้นสามารถสรุปแนวคิดเกี่ยวกับอุตสาหกรรมอาหารทะเลดังนี้ ประเทศไทยเป็นประเทศผู้ส่งออกสินค้าสัตว์น้ำในลำดับต้นของโลกโดยมีมูลค่าการส่งออกสินค้าในหมวดสินค้ากุ้ง หมึก ปลาสดแช่เย็นแช่แข็ง รวมทั้งผลิตภัณฑ์ทูน่า ถือเป็นสินค้าอุตสาหกรรมเกษตรที่ทำรายได้เข้าสู่ประเทศในอันดับต้นของประเทศ อาชีพประมงมีความสำคัญต่อเศรษฐกิจ โดยเป็นแหล่งที่มาของรายได้ การว่าจ้างแรงงาน และก่อให้เกิดอุตสาหกรรมต่อเนื่องอีกมากมาย ผลผลิตสัตว์น้ำยังเป็นแหล่งอาหารโปรตีนสำหรับประชากรในประเทศและสามารถส่งออกนำเงินตราเข้าประเทศด้วย

ในขณะที่ประเทศไทยมีการเชื่อมโยงการค้าเคลื่อนย้ายแรงงานได้โดยขณะนี้ได้มีการทำ MOU และได้เข้าร่วม AEC เกิดขึ้นจากการพัฒนาของสมาคมประชาชาติแห่งเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ มีประเทศสมาชิกรวม 10 ประเทศ จึงถือได้ว่าเป็นเศรษฐกิจภูมิภาคขนาดใหญ่ เพื่อเพิ่มอำนาจการต่อรองกับคู่ค้าและเพิ่มขีดความสามารถการแข่งขันทางด้านเศรษฐกิจระดับโลก ที่เห็นได้ชัดก็คือการยกเว้นภาษีสินค้าบางชนิดให้กับประเทศสมาชิก ตลอดจนส่งเสริมให้ภูมิภาคมีความเจริญมั่นคง ประชาชนอยู่ดีกินดี และการที่ประเทศไทยเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนถือว่าเป็นเรื่องที่ดีเพราะจะทำให้สถานการณ์การขาดแคลนแรงงานโดยเฉพาะด้านประมงในประเทศดีขึ้น ก็จะทำให้การทำประมงของประเทศไทยมีความยั่งยืนตลอดไป

เอกสารงานวิชาการและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

น้องส้ม โปธิ์ประเสริฐ (2561) การประยุกต์ใช้หลักการ 7R ทางโลจิสติกส์ของผู้ให้บริการขนส่งธุรกิจอาหาร ผลการวิจัยพบว่า อุตสาหกรรมอาหาร ถือเป็นอุตสาหกรรมที่มีศักยภาพในการส่งออกของไทย โดยพบว่า ภาพรวมการส่งออกอาหารตลอดปี 2559 มีมูลค่า 972,000 ล้านบาท มีการขยายตัวเพิ่มขึ้นร้อยละ 7.0 เนื่องจากวัตถุประสงค์การเกษตรของไทยมีปริมาณเพิ่มขึ้น อุตสาหกรรมอาหารเป็นอุตสาหกรรมลำดับแรกที่ได้รับการสนับสนุนตามแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 1 พ.ศ. 2504 เนื่องจากเป็นอุตสาหกรรมที่สามารถพัฒนาโดยใช้งบประมาณไม่มากนัก ใช้วิธีการเพิ่มมูลค่าให้กับวัตถุดิบในประเทศด้วยการแปรรูปและสร้างผลิตภัณฑ์ใหม่ และสามารถนำเอาทรัพยากรที่มีอยู่อย่างสมบูรณ์ของประเทศไปใช้ประโยชน์ในทางอุตสาหกรรมได้ ทำให้ง่ายต่อการวางแผนพัฒนา และการดึงดูดการลงทุนจากต่างประเทศ การขยายตัวของอุตสาหกรรมประกอบกับการแข่งขันที่รุนแรง รวมไปถึงอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องต่างๆ ทำให้ผู้บริการขนส่งธุรกิจอาหารต่างมุ่งค้นหาวิธีการบริหารจัดการเพื่อลดต้นทุนสินค้าเพื่อการบริหารจัดการที่ดี เพื่อสร้างความพึงพอใจให้แก่ลูกค้า โดยการนำหลักการ 7R ทางการจัดการโลจิสติกส์ ซึ่งประกอบด้วย Right Product, Right Quantity, Right Place, Right Time, Right Cost, Right Condition และ Right Customer มาประยุกต์ใช้ในการบริหารจัดการ

มาเรียม นะมิ, อัมพล ชูสนุก (2560) อิทธิพลของการจัดการด้านโลจิสติกส์ต่อผลการดำเนินงานด้านโลจิสติกส์ ของอุตสาหกรรมอาหารฮาลาลของไทย ผลการวิจัยพบว่า การศึกษานี้มีวัตถุประสงค์เพื่อ ศึกษาอิทธิพลของการจัดการด้านโลจิสติกส์ที่ประกอบด้วย (1) กระบวนการทางด้านคลังสินค้า (2) กระบวนการทางการขนส่ง (3) กระบวนการทางด้านสถานีจัดส่ง และ (4) กระบวนการทางการทำความสะอาดที่มีผลต่อการดำเนินงานด้านโลจิสติกส์ของอุตสาหกรรมอาหารฮาลาลของไทยที่ประกอบด้วย (1) มิติด้านการให้บริการจัดเก็บอาหารฮาลาล (2) มิติด้านการให้บริการขนส่งอาหารฮาลาล (3) มิติด้านความสามารถในการจัดเก็บที่นำมาใช้ในอาหาร และ (4) มิติด้านความสามารถในการจัดส่งที่นำมาใช้ในอาหารฮาลาล ผู้วิจัยใช้การวิจัยเชิงปริมาณ โดยใช้แบบสอบถามเป็นเครื่องมือในการเก็บรวบรวมข้อมูลจากผู้ประกอบการ ธุรกิจด้านโลจิสติกส์ในอุตสาหกรรมฮาลาลของไทย จำนวน 218 บริษัท เลือกตัวอย่างด้วยวิธีการสุ่มอย่างง่าย และ รวบรวมข้อมูลในช่วงปี 2556 สถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล ได้แก่ การหาค่าความถี่ การหาค่าร้อยละ การหาค่าเฉลี่ย การหาค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน และการวิเคราะห์ถดถอยพหุ ผลการศึกษาพบว่า (1)

กระบวนการทางด้านคลังสินค้า (2) กระบวนการทางด้านสถานีจัดส่ง และ (3) กระบวนการทางด้าน การทำความสะอาดมีอิทธิพลทางบวกต่อผล การดำเนินงานในการให้บริการจัดเก็บอาหารฮาลาล (4) กระบวนการทางด้านคลังสินค้า (5) กระบวนการทางด้านสถานีจัดส่ง และ (6) กระบวนการทางด้าน การทำความสะอาดมีอิทธิพลทางบวกต่อผลการดำเนินงานในการให้บริการขนส่งอาหารฮาลาล (7) กระบวนการทางด้านขนส่งมีอิทธิพลทางบวกต่อผลการดำเนินงานในด้านความสามารถ ในการจัดเก็บที่นำมาใช้ในอาหารฮาลาล (8) กระบวนการทางด้านคลังสินค้า (9) กระบวนการทางด้านสถานีจัดส่ง และ (10) กระบวนการทางด้าน การทำความสะอาดมีอิทธิพลทางบวกต่อผลการดำเนินงานในด้าน ความสามารถในการจัดส่งที่นำมาใช้ในอาหารฮาลาล ดังนั้นจึงเสนอแนะให้ผู้ประกอบการธุรกิจ ด้านโลจิสติกส์ในอุตสาหกรรมฮาลาลของไทยส่งเสริมกระบวนการในการจัดการด้านคลังสินค้า ด้าน การขนส่งสินค้า ด้านสถานีจัดส่ง และด้านการทำความสะอาด โดยมุ่งเน้นกิจกรรมการควบคุม และการประกันฮาลาลให้สอดคล้องตามบัญญัติศาสนาอิสลาม และปราศจากสิ่งฮารอม เพื่อผลการ ดำเนินงานด้านโลจิสติกส์ที่ดีขึ้น

เสาวณี จุลิรัชนิกร (2558) การจัดการกระบวนการโลจิสติกส์แบบใหม่ในอุตสาหกรรม อาหารทะเลแช่แข็ง ผลการวิจัยพบว่า การวิจัยมีวัตถุประสงค์เพื่อ ศึกษาการจัดการกระบวนการโลจิสติกส์ แบบใหม่และต้นทุนโลจิสติกส์ รวมทั้งการลดต้นทุนโลจิสติกส์และการใช้เทคโนโลยีสารสนเทศสำหรับ ระบบโลจิสติกส์ในอุตสาหกรรมอาหารทะเลแช่แข็ง กลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการศึกษา เป็นผู้ประกอบการ ผลิตอาหารทะเลแช่แข็งในภาคใต้จำนวน 16 โรงงาน เครื่องมือในการวิจัยเป็นแบบสอบถามและการ สัมภาษณ์เชิงลึก ผลการวิจัยพบว่า การจัดการกระบวนการโลจิสติกส์แบบใหม่ในอุตสาหกรรมอาหาร ทะเลแช่แข็งต้องเป็นแบบบูรณาการในกิจกรรมหลัก 5 ด้านและการนำเทคโนโลยีสารสนเทศมาใช้ ซึ่ง ประกอบด้วย 1) การปฏิบัติด้านการผลิตในส่วนของการจัดหาจัดซื้อวัตถุดิบ ให้เหมาะสมกับปริมาณ การผลิต และการควบคุมคุณภาพของวัตถุดิบและสินค้า 2) การขนส่งต้องมีความหลากหลายใน วิธีการขนส่ง 3) คลังสินค้าต้องมีการใช้พื้นที่ของคลังให้คุ้มค่า 4) การวางแผนคำสั่งซื้อสินค้าคงคลังให้ มีปริมาณพอเหมาะ 5) การเก็บรักษาสินค้าภายใต้อุณหภูมิที่เหมาะสม

รัชยุทธ กิตติพิริกิจ (2557) ปัจจัยความสำเร็จในการส่งออกอาหารแปรรูปเพื่อรองรับการ เปิดประชาคมอาเซียน ผลการศึกษาพบว่า การวิจัยครั้งนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาและวิเคราะห์ปัจจัย ความสำเร็จในการส่งออกอาหารแปรรูปเพื่อรองรับการเปิดประชาคมอาเซียน ประชากรที่ใช้ในการวิจัย ครั้งนี้ คือ ผู้ประกอบการธุรกิจอาหารแปรรูปในเขตกรุงเทพมหานคร จำนวน 598 ราย โดยการเก็บกลุ่ม ตัวอย่าง จำนวน 399 ราย ซึ่งเครื่องมือที่ผู้วิจัยนำมาทำการวิจัยครั้งนี้ คือ แบบสอบถาม โดยค่าทดสอบ ความเชื่อมั่นของแบบสอบถามเท่ากับ 0.878 ใช้สถิติเชิงพรรณนา ได้แก่ ค่าร้อยละ (Percentage) ค่าเฉลี่ย (Mean) ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (Standard Deviation) และสถิติที่ใช้ในการทดสอบ สมมติฐานโดยการหาค่าสัมประสิทธิ์ของ Correlation coefficient (r) แลใช้สถิติไคสแควร์ (Chi-Square) ซึ่งผลการวิจัยพบว่า ผู้ประกอบการอาหารแปรรูปเห็นว่ารระดับความสำเร็จในการประกอบการ ธุรกิจอุตสาหกรรมอาหารทะเลแปรรูปอยู่ในระดับมาก และเห็นด้วยอยู่ในระดับมากกับปัจจัยที่ส่งผลต่อ ธุรกิจอุตสาหกรรมอาหารแปรรูปอยู่ในระดับมาก และเห็นด้วยอยู่ในระดับมากกับปัจจัยที่ส่งผลต่อธุรกิจ อุตสาหกรรมอาหารแปรรูปทุกด้าน ได้แก่ กิจกรรมในห่วงโซ่อุปทาน กิจกรรมด้านโลจิสติกส์และการ

ขนส่ง ความร่วมมือของธุรกิจที่เกี่ยวข้อง ปัจจัยด้านการสนับสนุนจากภาครัฐ และปัจจัยด้านคุณลักษณะของผู้ประกอบการอุตสาหกรรมอาหาร

ปิยพงศ์ พลับพลึง (2556) ปัจจัยที่มีผลต่อความสำเร็จของการบริหารงานลูกค้ารายสำคัญ กรณีศึกษา อุตสาหกรรมอาหารทะเลแช่แข็ง การวิจัยครั้งนี้มีวัตถุประสงค์ เพื่อศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อความสำเร็จของอุตสาหกรรมอาหารทะเลแช่แข็งและศึกษาความสัมพันธ์ของปัจจัยที่มีผลต่อความสำเร็จของอุตสาหกรรมอาหารทะเลแช่แข็ง รวมทั้งเพื่อพัฒนาและตรวจสอบความสอดคล้องของโมเดลเชิงสาเหตุของความสำเร็จของอุตสาหกรรมอาหารทะเลแช่แข็ง โดยการบริหารงานลูกค้ารายสำคัญ กลุ่มตัวอย่างคือ ผู้บริหารงานลูกค้ารายสำคัญของแต่ละโรงงานที่ประกอบธุรกิจในอุตสาหกรรมอาหารทะเลแช่แข็งในประเทศไทย จำนวน 220 โรงงาน

ผลการวิจัยพบว่า ความไว้วางใจเป็นปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อองค์การบรรลุความสำเร็จมากที่สุด รองลงมาคือ ความผูกพันกิจกรรมการบริหารงานลูกค้ารายสำคัญ และทักษะของผู้บริหารงานลูกค้ารายสำคัญ ตามลำดับ เมื่อพิจารณาอิทธิพลทางตรงและอิทธิพลทางอ้อมที่ส่งผลกระทบต่อองค์การบรรลุความสำเร็จ พบว่า ตัวแปรดังกล่าวได้รับอิทธิพลทางตรงจากความผูกพัน โดยมีผลทางตรงเชิงบวกอย่างมีนัยสำคัญ นอกจากนี้องค์การบรรลุความสำเร็จได้รับอิทธิพลทางอ้อมเชิงบวกอย่างมีนัยสำคัญจากความไว้วางใจมากที่สุด รองลงมาคือ กิจกรรมการบริหารงานลูกค้ารายสำคัญ และทักษะของผู้บริหารงานลูกค้ารายสำคัญ ตามลำดับ

วิสุทธ์ ตีละกุล (2554) การวิเคราะห์ที่ตั้งอุตสาหกรรมอาหารทะเลในจังหวัดสมุทรสาคร ผลการวิจัยพบว่า อุตสาหกรรมอาหารทะเลแปรรูปมีการกระจุกตัวอยู่ในตำบลท่าทราย และตำบลบางโทรัด ในพื้นที่ทางตอนล่างของจังหวัด ซึ่งบริเวณดังกล่าวมีการกระจุกตัวของอุตสาหกรรมหนาแน่นและเป็นพื้นที่ศูนย์กลางอุตสาหกรรมของจังหวัด จากการวิเคราะห์การเติบโตพื้นที่ศูนย์กลางและชายขอบอุตสาหกรรมอาหารทะเลแปรรูป พบว่าการเติบโตของพื้นที่ไปทางทิศตะวันตกของจังหวัด โดยเฉพาะอย่างยิ่งพบศูนย์กลางรองชายขอบบริเวณตำบลบางโทรัด โดยมีรูปแบบที่ตั้งโรงงานตามเส้นทางคมนาคมสายสำคัญ และจากการสัมภาษณ์ ผู้ประกอบการพิจารณาปัจจัยวัตถุดิบอันดับแรก ร้อยละ 15.52 อันดับสองคือ ปัจจัยทุน ร้อยละ 13.0 อันดับสามคือปัจจัยด้านแรงงาน ร้อยละ 12.96 อันดับสี่คือ ปัจจัยที่ดินสำหรับการก่อสร้างโรงงาน ร้อยละ 11.93 และอันดับสุดท้ายคือ ปัจจัยทางด้านคมนาคมขนส่ง ร้อยละ 9.55 จากการวิเคราะห์พื้นที่ที่เหมาะสมสำหรับโรงงานอาหารทะเลประเภทที่ 1 พบว่ามีลักษณะเป็นแนวยาวตามเส้นทางคมนาคมสายสำคัญ โดยมีพื้นที่ 159.78 ตารางกิโลเมตร ครอบคลุมพื้นที่ ตำบลบ้านเกาะ ตำบลโคกขาม ตำบลท่าทราย ตำบลบางกระเจ้า ตำบลบางโทรัด ตำบลกาหลง ตำบลชัยมงคลและตำบลมหาชัย ในขณะที่พื้นที่ที่เหมาะสมสำหรับโรงงานอาหารทะเลประเภทที่ 2 มีพื้นที่ 123.89 ตารางกิโลเมตร ครอบคลุมพื้นที่ 6 ตำบลคือ ตำบลบ้านเกาะ ตำบลโคกขาม ตำบลบางกระเจ้า ตำบลท่าทราย ตำบลชัยมงคลและตำบลมหาชัย เช่นเดียวกัน

นุชชรา พึ่งวิริยะ (2554) การบริหารจัดการโลจิสติกส์อุตสาหกรรมอาหารทะเลแปรรูป ในกลุ่มจังหวัดภาคใต้ชายแดน ผลการวิจัยพบว่า งานวิจัยนี้มีวัตถุประสงค์ เพื่อศึกษาสภาพทางเศรษฐกิจ สังคม การผลิต การตลาด ความต้องการอาหารทะเลแปรรูป ภาวะเปรียบเทียบ ๑ ที่เกี่ยวข้องกับการค้า การนำผ่านแดนของสินค้าตามเส้นทางชายแดนไทย-มาเลเซีย ภาพรวมการให้บริการโลจิสติกส์อุตสาหกรรมอาหารทะเลแปรรูป จากประเทศไทยไปยังประเทศมาเลเซีย และโอกาสเชื่อมโยงการค้า

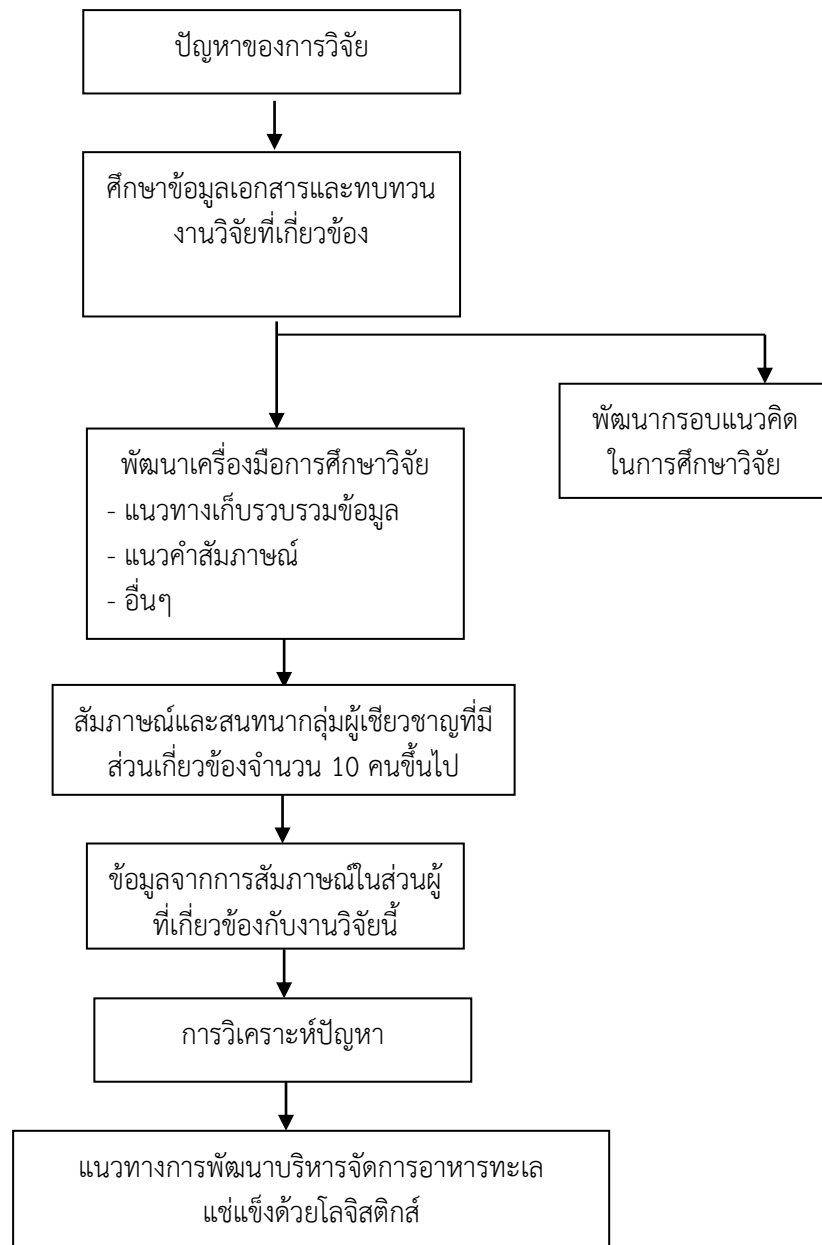
ตามเส้นทางสู่ประเทศมาเลเซีย เปรียบเทียบต้นทุนโลจิสติกส์อุตสาหกรรมอาหารทะเลแปรรูปตามเส้นทาง ทางบก ทางน้ำ และทางอากาศ เพื่อเสนอแนะแนวทางการพัฒนาการบริหารจัดการโลจิสติกส์ของอุตสาหกรรมอาหารทะเลแปรรูปในกลุ่มจังหวัดชายแดนภาคใต้ โดยใช้แบบสอบถามโรงงานอุตสาหกรรมอาหารทะเลแปรรูปในกลุ่มจังหวัดภาคใต้ชายแดนที่ผ่านการวิเคราะห์คุณภาพแล้ว มีค่าสัมประสิทธิ์แอลฟา ทุกตัวแปรมากกว่า 0.70 และการสัมภาษณ์เชิงลึกกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการให้บริการโลจิสติกส์อุตสาหกรรมอาหารทะเลแปรรูปในกลุ่มจังหวัดภาคใต้ชายแดน ใช้สถิติพรรณนาในการวิเคราะห์ข้อมูลในรูปแบบของ ความถี่ ร้อยละ ค่าเฉลี่ย ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน ทดสอบความสัมพันธ์ด้วยการวิเคราะห์ตารางไขว้และวิเคราะห์เนื้อหาเชิงคุณภาพ ผลการวิจัยพบว่า โรงงานอุตสาหกรรมอาหารทะเลแปรรูปในกลุ่มจังหวัดภาคใต้ชายแดนส่วนใหญ่ ยังเป็นโรงงานอุตสาหกรรมห้องเย็นเก็บสัตว์น้ำ การถนอมสัตว์น้ำโดยวิธีอบแห้ง การผลิตปลาป่น การล้างฆ่าและสัตว์น้ำ และการผลิตอาหารทะเลบรรจุกระป๋อง มีทุนจดทะเบียนต่ำกว่า 50 ล้านบาท รูปแบบการจัดตั้งกิจการเป็นแบบบริษัทจำกัด ระยะเวลาดำเนินกิจการมาแล้วระหว่าง 11-15 ปี มีจำนวนคนงานต่ำกว่า 50 คน ในภาพรวมมีความพึงพอใจต่อการให้บริการโลจิสติกส์ในด้านต่าง ๆ อยู่ในระดับมาก ทั้งทางด้านบริการด้านสินค้า ด้านการให้บริการรับ-จัดเก็บ-ส่งมอบสินค้า/ตู้สินค้า/พื้นที่วางสินค้า และด้านการให้บริการในภาพรวม โดยทุก ๆ ด้านมีระดับคะแนนเฉลี่ยสูงกว่า 4.20 ด้านการขนส่งผ่านเส้นทางชายแดนที่มีการผลิตและส่งออกไปยังต่างประเทศส่วนใหญ่ จะมีการตั้งสถานประกอบการอยู่ในจังหวัดสงขลา โดยทำการขนส่งสินค้าอาหารทะเลแปรรูปผ่านเส้นทางชายแดนไทยสู่ประเทศมาเลเซีย โดยมีการขนส่ง 2 เส้นทาง คือ การขนส่งผ่านรถบรรทุกโดยบรรจุในตู้คอนเทนเนอร์ผ่านทางด่านศุลกากรสะเดา อำเภอสะเดา จังหวัดสงขลา และด่านศุลกากรปาดังเบซาร์ อำเภอสะเดา จังหวัดสงขลา และการขนส่งผ่านทางเรือผ่านทางด่านศุลกากรท่าเรือน้ำลึกสงขลา ส่วนการขนส่งทางอากาศไม่พบว่ามี การขนส่ง และด่านศุลกากรอื่น ๆ ก็ไม่พบว่ามี การขนส่งอาหารทะเลแปรรูปผ่านเส้นทางชายแดนไทยสู่ประเทศมาเลเซีย

พรรณวดี ธีระกุลพิศุทธิ์ (2552) การสร้างตัวแบบห่วงโซ่อุปทานสำหรับอุตสาหกรรมกุ้งแช่เยือกแข็ง ผลการวิจัยพบว่า งานวิจัยนี้มีวัตถุประสงค์ เพื่อศึกษาความสัมพันธ์ของกระบวนการทำงานในห่วงโซ่อุปทานของอุตสาหกรรมกุ้งแช่เยือกซึ่งเป็นกุ้งเลี้ยง และศึกษาต้นทุนที่เกิดขึ้นในแต่ละกระบวนการ และสร้างตัวแบบห่วงโซ่อุปทานเพื่อใช้ในการวิเคราะห์ต้นทุนรวมของอุตสาหกรรมกุ้งแช่เยือกแข็ง จากการศึกษาโครงสร้างของอุตสาหกรรมแช่เยือกแข็งในประเทศไทย ทำให้ทราบว่า มีอุตสาหกรรมสนับสนุนหลายอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องในห่วงโซ่อุปทานของอุตสาหกรรมกุ้งแช่เยือกแข็ง ดังนั้นงานวิจัยนี้จึงมีขอบเขตการวิจัยเริ่มตั้งแต่ฟาร์มกุ้งไปจนถึงการขนย้ายผลิตภัณฑ์ไปยังท่าเรือเพื่อส่งออกให้กับลูกค้า โดยองค์ประกอบของโครงสร้างห่วงโซ่อุปทานในอุตสาหกรรมกุ้งแช่เยือกแข็งประกอบด้วย ฟาร์มเลี้ยงกุ้ง แพกุ้ง ตลาดกลางซื้อ-ขายกุ้ง ห้องเย็น/โรงงานและท่าเรือ ผลจากการศึกษาต้นทุนห่วงโซ่อุปทานประกอบด้วย 4 ส่วนคือ ต้นทุนการผลิต ต้นทุนการจัดซื้อ ต้นทุนการขนส่ง และต้นทุนคลังสินค้า แต่ละกระบวนการมีต้นทุนเกิดขึ้นแตกต่างกันและเมื่อนำต้นทุนที่เกิดขึ้นในแต่ละกระบวนการไปวิเคราะห์โดยตัวแบบห่วงโซ่อุปทานทำให้ทราบต้นทุนรวมของอุตสาหกรรมซึ่งสามารถนำผลการวิเคราะห์ไปสร้างแผนกลยุทธ์เพื่อการพัฒนาห่วงโซ่อุปทานของอุตสาหกรรมกุ้งแช่เยือกแข็งต่อไปในอนาคตได้

นิชฐิตา สุตใหม่ (2550). การจัดการและต้นทุนโลจิสติกส์ของอุตสาหกรรมส่งออกอาหารทะเลแช่เย็นแช่แข็ง ผลการวิจัยพบว่า เพื่อศึกษาการจัดการโซ่อุปทาน การจัดการโลจิสติกส์ รวมถึงเสนอแนะแนวทางในการสร้างความร่วมมือระหว่างผู้ที่เกี่ยวข้องในโซ่อุปทานและแนวทางในการจัดการต้นทุนโลจิสติกส์ที่เหมาะสมให้แก่ผู้ประกอบการในอุตสาหกรรมส่งออกอาหารทะเลแช่เย็นแช่แข็ง ผลการวิจัยด้านการจัดการโซ่อุปทาน พบว่า การเชื่อมโยงธุรกิจต่างๆ ในโซ่อุปทาน มีการส่งข้อมูลไปยังองค์กรที่เกี่ยวข้องทั้งไปและย้อนกลับตลอดโซ่อุปทาน แต่ระดับความร่วมมือระหว่างองค์กร รวมทั้งการสื่อสารเพื่อให้เกิดความเข้าใจระหว่างสมาชิกในโซ่อุปทานยังมีน้อย จึงทำให้ความพยายามร่วมกันในการพัฒนาการจัดการโซ่อุปทานของอุตสาหกรรมนี้ยังไม่เกิดขึ้นอย่างเต็มที่ ผลการวิจัยด้านการจัดการโลจิสติกส์ พบว่า ต้นทุนโลจิสติกส์ของอุตสาหกรรมส่งออกอาหารทะเลแช่เย็นแช่แข็งคิดเป็นร้อยละ 8.630 ของยอดขาย ต้นทุนเฉลี่ยของการรับคำสั่งซื้อร้อยละ 0.038 ของยอดขาย ต้นทุนเฉลี่ยการจัดการคลังสินค้าร้อยละ 2.260 ของยอดขาย ต้นทุนเฉลี่ยการขนส่งขาเข้าร้อยละ 1.458 ของยอดขาย และต้นทุนเฉลี่ยการขนส่งขาออกร้อยละ 0.700 ของยอดขาย

รุโณทัย มัทธยานนท์ (2548). ต้นทุนด้านโลจิสติกส์กับความได้เปรียบในการแข่งขันเพื่อการส่งออกสินค้าอาหารทะเลแช่เยือกแข็ง ผลการวิจัยพบว่า การวิจัยนี้เป็นการศึกษาต้นทุนด้านโลจิสติกส์งานวิจัยฉบับนี้จะทำการศึกษาด้านต้นทุนโลจิสติกส์กับความได้เปรียบในการแข่งขันเพื่อการส่งออกสินค้าอาหารทะเลแช่เยือกแข็ง โดยศึกษาถึงต้นทุนโลจิสติกส์ความได้เปรียบในการแข่งขันในสินค้า กุ้ง ปลา และปลาหมึก ของบริษัทที่ส่งออกอาหารทะเลแช่เยือกแข็ง จำนวนทั้งสิ้น 44 บริษัทซึ่งเป็นสมาชิกสภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย ในปี 2546 เพื่อนำมาศึกษา ความสัมพันธ์ระหว่างความได้เปรียบในการแข่งขันกับต้นทุนโลจิสติกส์ และความสัมพันธ์ระหว่างมูลค่าการส่งออกกับต้นทุนกิจกรรมด้านโลจิสติกส์ในแต่ละกิจกรรมโดยการคำนวณหาค่า Revealed Comparative Advantage Index (RCA) หรือค่าที่แสดงความได้เปรียบในการแข่งขัน มีการแบ่งตัวอย่างที่นำมาใช้วิเคราะห์ออกเป็น 2 กลุ่ม ซึ่งกลุ่มแรกจะเป็นกลุ่มที่มีค่า RCA มากกว่า 1 หรือกล่าวคือเป็นกลุ่มของบริษัทที่มีความได้เปรียบในการแข่งขัน และกลุ่มที่สองจะเป็นกลุ่มที่ค่า RCA น้อยกว่าหรือเท่ากับ 1 หรือเป็นกลุ่มที่ไม่มีความได้เปรียบในการแข่งขัน เพื่อวิเคราะห์เปรียบเทียบค่าเฉลี่ยของต้นทุนโลจิสติกส์ในตัวอย่างทั้งสองกลุ่ม แล้วจึงทดสอบว่าต้นทุนโลจิสติกส์เมื่อแบ่งตามขนาดของทุนจดทะเบียนทั้ง 3 ระดับ คือ 1) บริษัทขนาดเล็ก 2) บริษัทขนาดกลาง ทะเบียน 3) บริษัทขนาดใหญ่มีความแตกต่างกันหรือไม่ระหว่าง กลุ่มของบริษัทที่มีความได้เปรียบในการแข่งขัน และกลุ่มที่ไม่มีความได้เปรียบในการแข่งขัน จากผลการวิจัยที่ได้แสดงให้เห็นว่าต้นทุนโลจิสติกส์มีความสัมพันธ์กับความได้เปรียบในการแข่งขันเพื่อการส่งออกสินค้าอาหารทะเลแช่เยือกแข็งในระดับนัยสำคัญที่น้อย สะท้อนให้เห็นว่าอุตสาหกรรมอาหารแช่เยือกแข็ง เป็นอุตสาหกรรมที่มีความสามารถในการแข่งขันค่อนข้างสูงอยู่แล้วเนื่องจากได้มีการพัฒนาอย่างต่อเนื่องมาโดยตลอด อย่างไรก็ตามยังพอมีบางส่วนที่สามารถปรับปรุงให้ดียิ่งขึ้น เช่น ในส่วนของการบริหารสินค้าคงคลัง และการขนส่งระหว่างประเทศ นอกจากนี้ ยังมีปัจจัยในการแข่งขันอื่นๆที่ไม่ได้นำมาพิจารณาในการศึกษานี้ เช่นการบริหารความสัมพันธ์กับลูกค้า การบริการหลังการขาย และการพัฒนาสินค้า เป็นต้น ต้นทุนโลจิสติกส์ในแต่ละอุตสาหกรรมก็จะแตกต่างกันออกไป การวิจัยครั้งนี้สะท้อนเฉพาะต้นทุน โลจิสติกส์ของกลุ่มอาหารแช่เยือกแข็งเท่านั้น

กรอบแนวคิดของการวิจัย



สรุป

จากแนวคิดและทฤษฎีต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง กับ แนวทางการพัฒนาระบบโลจิสติกส์เพื่อการบริหารจัดการเพื่อลดต้นทุน เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพทางการผลิตและคุณภาพสินค้าอาหารทะเลแช่แข็ง นั้น มีความหลากหลายและมีแนวทางในแต่ละบริบทของแต่ละส่วนต่างๆ กันไป ขึ้นอยู่กับสภาพแวดล้อม สภาวะเหตุการณ์ในแต่ละยุคสมัยที่แตกต่างกันออกไป และขึ้นอยู่กับปัจจัยในหลายๆ ด้าน ทั้งในด้านของการตลาด สภาพเศรษฐกิจที่มีการแข่งขันสูงรวมไปถึงการพัฒนาเทคโนโลยีที่ไม่สิ้นสุด จึงเป็นเหตุสำคัญที่ทำให้เกิดปัญหาในการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย โดยเฉพาะการผลิตและแปรรูปอาหารทะเลแช่แข็ง ซึ่งจากที่ได้กล่าวมานั้น ประเทศไทยจึงจำเป็นต้องเร่งผลักดันและพัฒนาสินค้าอาหารทะเลแช่แข็งให้เกิดศักยภาพในการแข่งขันกับตลาดโลก เพื่อเป็นหนึ่งช่องทางในการเพิ่มรายได้ให้กับประเทศไทย

บทที่ 3

อุตสาหกรรมอาหารทะเลแช่แข็งและการจัดการโลจิสติกส์

การวิจัยศึกษาเรื่อง “แนวทางการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ เพื่อการบริหารจัดการเพื่อลดต้นทุน เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพทางการผลิตและคุณภาพสินค้าอาหารทะเลแช่แข็ง” เป็นการศึกษาการจัดการกระบวนการโลจิสติกส์ ศึกษาการลดต้นทุนโลจิสติกส์ เพื่อเสนอแนวทางการบริหารจัดการอาหารทะเลแช่แข็งด้วยโลจิสติกส์ ตามแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ เป็นต้น

ภาพรวมของอุตสาหกรรมอาหารทะเลแช่แข็งทั้งระบบ

ประเทศไทยนับเป็นประเทศผู้ผลิตอาหารรายสำคัญประเทศหนึ่งของโลก และอุตสาหกรรมอาหารของไทยก็เป็นอุตสาหกรรมที่สำคัญที่นำรายได้จากการส่งออกเข้าสู่ประเทศเป็นมูลค่าสูง โดยสินค้าอาหารหลายรายการเป็นสินค้าสำคัญในอันดับต้นๆ ในกลุ่มของอุตสาหกรรมอาหารนั้น สินค้าอาหารทะเลและประมงของไทย ทั้งอาหารทะเลสด แช่เย็น แช่แข็ง กระจับปี่ แปรรูป ทูน่า กระจับปี่ กุ้งสด กุ้งแช่เย็น กุ้งแช่แข็ง กุ้งแปรรูป เป็นสินค้าส่งออกประเภทเกษตรและอาหารที่สำคัญลำดับต้นๆ ของไทย ซึ่งนับได้ว่าไทยเป็นประเทศผู้ผลิต ผู้ส่งออกที่มีศักยภาพในกลุ่มสินค้าดังกล่าว โดยมีปัจจัยเอื้อที่สำคัญ ได้แก่ ทำเลที่ตั้งฝั่งทะเลสองด้าน ทำให้ไทยมีเขตน่านน้ำทางทะเลที่ยาว (Long Fertile Coastline) จึงมีทรัพยากรสัตว์น้ำในน่านน้ำของตนเองและเอื้อต่อการเพาะเลี้ยงสัตว์น้ำ อีกทั้งไทยยังได้รับการยอมรับด้านทักษะแรงงานในการตัดแต่ง แปรรูปสัตว์น้ำ และมีค่าจ้างแรงงานที่ไม่สูงนัก เมื่อเทียบกับประเทศคู่แข่งในทวีปอเมริกาและยุโรป เป็นต้น

โครงสร้างอุตสาหกรรมอาหารทะเลของไทย แบ่งเป็น 2 กลุ่มหลัก ประกอบด้วย

1. อุตสาหกรรมอาหารทะเลแช่เย็นแช่แข็ง เป็นการแปรรูปสัตว์น้ำขั้นต้น โดยอาศัยความประณีตของแรงงานในการตัดแต่งสัตว์น้ำ ก่อนนำไปผ่านกระบวนการแช่แข็ง เพื่อคงคุณภาพและยืดอายุการเก็บรักษาสัตว์น้ำ

2. อุตสาหกรรมอาหารทะเลกระป๋อง และปรุงสุก ปรุงรส เป็นการแปรรูปสัตว์น้ำด้วยวิธีการปรุงสุก ปรุงรส เป็นผลิตภัณฑ์อาหารพร้อมรับประทานที่มีมูลค่าเพิ่มสูงขึ้น

ปี 2562 อาหารทะเลแปรรูปของไทยเป็นผู้ส่งออกอาหารทะเลอันดับ 5 ของโลก ด้วยส่วนแบ่งตลาด 4% และกว่า 20% ของมูลค่าการส่งออกอาหารในประเทศไทยทั้งหมดมาจาก ตลาดอาหารทะเลแปรรูป และมีอัตราการเติบโตเฉลี่ยมากกว่า 5% ต่อปี ยังมีการคาดการณ์ต่อไปจนถึงปี 2564 ถึงอัตราการเติบโตจะลดต่ำลงเหลือ 1-2% ปกติแล้วตลาดส่งออกจะมีปัจจัยสำคัญคือ ค่าเงินและน้ำมัน ซึ่งมีผลต่อต้นทุนการส่งออกวัตถุดิบ แต่สำหรับอาหารทะเลจะมีปัจจัยเรื่องปริมาณสัตว์น้ำซึ่งขึ้นอยู่กับภาวะโลกและสภาพอากาศที่แปรปรวน

ธุรกิจอาหารทะเลแปรรูปในช่วงครึ่งหลังของปี 2562 คาดว่า จะชะลอตัวลง โดยธุรกิจยังคงมีปัจจัยเสี่ยง ที่อุตสาหกรรมเติบโตให้ชะลอตัวลงและมีความเสี่ยงต่อผู้ประกอบการ อาทิ ค่าเงินบาทที่แข็งค่ากว่าค่าเงินหลายสกุลในภูมิภาค และปริมาณสัตว์น้ำที่นำขึ้นท่าเทียบเรือมีทิศทางลดลงจาก

ภาวะโลกร้อน รวมถึงภาวะเศรษฐกิจคู่ค้าหลักมีทิศทางชะลอตัวลง อย่างไรก็ตาม สินค้าปลาทูน่าแปรรูป และปลาแปรรูปสามารถเติบโตได้เล็กน้อยจากตลาดภายในประเทศและตลาดต่างประเทศ โดยได้รับแรงหนุนจาก ภาพลักษณ์สินค้าอาหารทะเลแปรรูปไทยปรับตัวดีขึ้นจากการที่ EU ประกาศปลดใบเหลืองให้ไทยจากการทำประมงที่ผิดกฎหมาย รวมถึงสหรัฐฯ ได้ปรับระดับสถานะเรื่องสถานการณ์การค้ามนุษย์ของไทยมาอยู่ที่ระดับ Tier 2 และความต้องการบริโภคอาหารทะเลแปรรูปภายในประเทศมีแนวโน้มเติบโตจากการขยายตัวของชุมชนเมือง ธุรกิจร้านอาหารและร้านค้าปลีกสมัยใหม่ รวมถึงผู้บริโภค ในชุมชนเมืองที่นิยมบริโภคอาหารแปรรูปมากขึ้น เนื่องจากมีความสะดวกในการทานและเพิ่มความรวดเร็วในการปรุงอาหาร

ตารางที่ 3 - 1 ข้อมูลอุตสาหกรรมอาหารทะเลแช่แข็ง ปี 2561- มกราคม 2563

สินค้า	มูลค่า : ล้านบาท				อัตราการขยายตัว (%)				สัดส่วน (%)			
	2561	2562	2562 ม.ค. - ม.ค.	2563 ม.ค. - ม.ค.	2561	2562	2562 ม.ค. - ม.ค.	2563 ม.ค. - ม.ค.	2561	2562	2562 ม.ค. - ม.ค.	2563 ม.ค. - ม.ค.
สินค้าประมง	63,393.4	57,105.2	4,944.2	3,595.7	-11.36	-9.92	-9.92	-19.09	0.78	0.73	0.72	0.61
ทูน่า	33,144.1	29,687.8	2,230.0	1,598.0	-13.07	-10.48	-6.20	-26.34	0.41	0.39	0.36	0.27
1 กุ้งแช่เย็น แช่แข็ง	24,662.2	22,468.3	1,590.1	1,054.6	-26.26	-8.90	-9.76	-33.68	0.31	0.29	0.26	0.18
2 กุ้งแช่แข็ง แช่เย็น แช่แข็ง	753.1	886.7	50.1	38.1	-24.81	17.74	-13.32	-23.84	0.01	0.01	0.01	0.01
3 กุ้งก้ามกรามแช่เย็น แช่แข็ง	506.2	474.3	41.7	44.9	9.28	-6.31	61.46	7.62	0.01	0.01	0.01	0.01
4 กุ้งอื่นๆ แช่เย็น แช่แข็ง	23,402.9	21,107.3	1,498.3	971.6	-26.62	-9.81	-10.74	-31.13	0.29	0.28	0.24	0.17
5 กุ้งแช่เย็นแช่เย็น	5,094.5	3,125.4	199.1	88.0	155.05	-38.65	-38.55	-55.80	0.06	0.04	0.03	0.01
6 กุ้งอื่น ๆ	3,407.2	4,094.1	440.8	433.4	25.99	20.16	31.32	3.36	0.04	0.05	0.07	0.08
ปลาหมึก	10,950.2	9,518.3	709.7	636.7	-8.80	-13.08	-26.19	-10.28	0.14	0.11	0.12	0.11
1 ปลาหมึก 250g แช่เย็น แช่แข็ง	10,594.3	9,373.5	702.8	623.3	-9.73	-11.52	-24.67	-11.27	0.13	0.11	0.11	0.11
2 ปลาหมึก แช่เย็น แช่แข็งแช่เย็นแช่เย็น	355.8	144.8	6.9	13.2	32.48	-59.31	-75.82	90.92	0.00	0.00	0.00	0.00
ปลา	17,433.9	15,805.2	1,333.6	1,200.2	-7.72	-8.34	-6.66	-10.00	0.22	0.21	0.22	0.20
1 เมี่ยงปลา แช่เย็น แช่แข็ง	8,263.5	7,755.2	668.3	613.1	-2.13	-6.15	-10.92	-8.27	0.10	0.10	0.11	0.10
2 ปลาแช่เย็น แช่แข็ง	5,651.3	4,987.4	390.1	345.7	-13.12	-11.73	-23.07	-13.38	0.07	0.07	0.06	0.06

ที่มา : ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร สำนักงานปลัดกระทรวงพาณิชย์ โดยความร่วมมือจากกรมศุลกากร

การบริหารจัดการขนส่งสินค้าอาหารทะเลของประเทศไทยในปัจจุบันด้วยโลจิสติกส์

เมื่อผู้ผลิตผลิตสินค้าตามคำสั่งซื้อของลูกค้าแล้วสินค้าจะถูกจัดเก็บไว้ในห้องเย็น (Cold storage) เพื่อรอการส่งมอบให้กับลูกค้า และเมื่อถึงกำหนดระยะเวลาส่งมอบบริษัทก็จะทำการจองตู้ขนส่งสินค้า (Container box) เพื่อมารับสินค้า เพื่อทำการส่งออกไปยังลูกค้าโดยผ่านบริษัทที่รับขนส่ง เพื่อไปยังท่าเรือแล้วส่งต่อไปให้ตัวแทนจำหน่าย จากนั้นก็จะถูกส่งไปยังลูกค้าต่อไป โดยผลิตภัณฑ์อาหารทะเลแช่แข็งจะถูกจัดเก็บและขนส่งที่อุณหภูมิต่ำกว่า -18 องศา C เนื่องจากที่อุณหภูมินี้เป็นอุณหภูมิที่ทำให้จุลินทรีย์ไม่สามารถดำเนินปฏิกิริยาทางชีวเคมีได้ ทำให้จุลินทรีย์ที่เป็นสาเหตุทำให้อาหารเน่าเสียเหล่านี้ชะงักการเติบโต และหยุดกระบวนการเมตาบอลิซึมลงทำให้อาหารยังคงรักษาสภาพไว้ได้ และอุณหภูมินี้ไม่มีผลต่อคุณลักษณะและคุณภาพของอาหาร การขนส่งอาหารทะเลแช่แข็งต้องมีความระวังและใส่ใจในเรื่องของอุณหภูมิ เพื่อป้องกันไม่ให้อาหารเกิดการละลาย ซึ่งสามารถทำได้โดยควบคุมอุณหภูมิตั้งแต่การจัดเก็บ การเคลื่อนย้ายอาหารออกจากห้องจัดเก็บสู่ตู้ขนส่งต้องทำอย่างรวดเร็วที่สุดเท่าที่จะทำได้ ตู้ขนส่งสินค้าที่อุตสาหกรรมแช่แข็งใช้นั้นจะเป็นประเภท Refrigerated containers ซึ่งเป็นตู้สินค้าประเภทที่มีเครื่องปรับอากาศ และจะมีการติดตั้ง

อุปกรณ์อัตโนมัติบันทึกอุณหภูมิภายในตู้ อีกทั้งยังมีฉนวนป้องกันความเย็นเพื่อไม่ให้ความร้อนจากบรรยากาศภายนอกเข้าสู่ตู้ในขณะที่รถวิ่งด้วยความเร็วสูง โดยก่อนที่จะนำสินค้าเข้าสู่ตู้จะต้องทำให้ตู้ขนส่งเย็นก่อน (Pre-cooled) และในการรับผลิตภัณฑ์ควรให้รถขนส่งรับผลิตภัณฑ์อาหารแช่แข็งเข้าสู่ตู้ผ่านทาง Port door ซึ่งเป็นประตูที่มีฉนวนป้องกันการสูญเสียความเย็น และการจัดวางสินค้าภายในตู้ขนส่งก็ต้องไม่วางแน่นเกินไปเพราะจะทำให้ความเย็นกระจายได้ไม่ทั่วถึง

การขนส่งอาหารทะเลแช่แข็งให้ถึงลูกค้านั้นต้องกระทำอย่างรวดเร็ว และต้องมีการควบคุมอุณหภูมิตลอดกระบวนการขนส่ง เนื่องจากอุณหภูมินี้จะมีผลโดยตรงต่อคุณภาพของสินค้าตลอดจนการยอมรับของผู้บริโภค เพราะบ่อยครั้งที่มักพบว่าผลิตภัณฑ์อาหารเกิดการเสื่อมเสียระหว่างการขนส่ง ซึ่งสาเหตุหลักมาจากการปฏิบัติงานในระหว่างการขนส่งที่ไม่ได้มาตรฐาน และขาดการตรวจติดตาม โดยส่วนมากจะมักพบตรงจุดที่มีการเปลี่ยนรูปแบบการขนส่ง ระหว่างการเคลื่อนย้ายหรือในระหว่างจุด Loading และ Unloading สินค้า เช่นการขนสินค้าจากห้องเย็นที่เก็บสินค้าของโรงงานเข้าสู่ Refrigerated containers และการขนสินค้าจากตู้ Refrigerated containers เข้าสู่ห้องจัดเก็บสินค้าของร้านค้า ซึ่งตรงจุดนี้มักใช้เวลาในการดำเนินงานนาน รวมถึงขาดการควบคุมอุณหภูมิ ซึ่งสาเหตุเหล่านี้จึงทำให้เกิดปัญหาที่ตามมาในกระบวนการขนส่งอาหารทะเลแช่แข็งส่งออก ถึงแม้ว่าการเคลื่อนย้ายและขนส่งภายในโรงงานจะมีการควบคุมเป็นอย่างดีเพราะถูกควบคุมอยู่ภายใต้ข้อกำหนด GMP (Good Manufacturer Practice), HACCP (Hazard Analysis and Critical Control Point) แต่ปัญหาอาจเกิดจากพนักงานที่ทำหน้าที่ในกระบวนการอาจไม่มีความรู้ ความเข้าใจถึงความสำคัญของการควบคุมอุณหภูมิและเวลาในกระบวนการดีพอ และไม่ได้ ตระหนักถึงผลกระทบที่จะเกิดขึ้นกับสินค้า รวมถึงผู้ที่ให้บริการในการขนส่ง (Logistic services provider) นั้นไม่มีการตรวจติดตามอย่างเคร่งครัด เนื่องจากมีค่าใช้จ่ายในการติดตั้งเครื่องมือในการตรวจติดตามสูง

ปัจจัยและอุปสรรคที่มีผลต่อการพัฒนาการบริหารจัดการขนส่งสินค้าอาหารทะเลแช่แข็ง

1. คุณภาพของสินค้า ผลกระทบที่เกิดจากการขาดการควบคุมอุณหภูมิที่ถูกต้องและเหมาะสม ได้แก่ เนื้อสัมผัสของสินค้าเปลี่ยนแปลงไป ซึ่งมีสาเหตุมาจากอุณหภูมิในการเก็บรักษาสินค้าในระหว่างขนส่งไม่สม่ำเสมอ เนื่องจากมีความร้อนเข้าไปในเครื่องแช่เยือกแข็ง เช่น การเปิด - ปิดตู้ ซึ่งจะทำให้มีลมร้อนเข้าไปในตู้ได้ ส่งผลให้ผลิตภัณฑ์น้ำแข็งละลายทำให้ความดันไอน้ำเพิ่มขึ้น ความชื้นจึงเคลื่อนที่ไปยังบริเวณที่มีความดันต่ำกว่า เป็นผลให้ผิวของอาหารนั้นแห้งเพราะเกิดจากการสูญเสียน้ำส่งผลต่อคุณภาพอาหาร

2. ลักษณะภายนอกของผลิตภัณฑ์ (Appearance) จะเปลี่ยนแปลงไป เช่น ลักษณะเนื้อสัมผัส สี และคุณภาพ เป็นสาเหตุทำให้ผลิตภัณฑ์ไม่ได้คุณภาพและไม่เป็นที่ยอมรับของลูกค้า ซึ่งจะเป็นปัญหาในระหว่างการขนส่งซึ่งทางผู้ผลิตไม่สามารถที่จะทำการควบคุมคุณภาพหรือตรวจสอบก่อนที่สินค้าจะถึงมือของลูกค้าได้แล้วนั้น จะยังเป็นผลเสียค่อนข้างมากเพราะถ้าทางปลายทางเจอสินค้าที่ไม่มีคุณภาพไม่ว่าจะเป็นบุคลากรที่ปลายทาง ซึ่งถ้าทางบุคลากรตรวจเจอจะเกิดการไม่ยอมรับสินค้าและสินค้าต้องถูกทำลายทิ้งทันทีหรืออาจโดนตีกลับ ซึ่งทางผู้ผลิตจะต้องสูญเสียสินค้าและค่าการขนส่ง

ทั้งหมด นอกจากเสียชื่อเสียงและความเชื่อใจของบริษัทผู้ผลิตแล้ว ยังรวมถึงประเทศผู้ส่งออกด้วย และถ้าสินค้าหลุดไปถึงมือผู้บริโภคจะสร้างความไม่พึงพอใจและก่อให้เกิดการสูญเสียลูกค้าด้วย

3. อายุการเก็บรักษาของผลิตภัณฑ์ เมื่ออุณหภูมิของผลิตภัณฑ์ทั้งกระบวนการตั้งแต่ต้นน้ำถึงปลายน้ำ ไม่มีการควบคุมอุณหภูมิและเวลาที่เหมาะสมและถูกต้องแล้ว จะทำให้ผลิตภัณฑ์มีอายุการเก็บรักษาต่ำกว่าที่ควรจะเป็นเนื่องจากอุณหภูมิและเวลาในการเก็บรักษาที่เหมาะสมจะช่วยให้การชะลอการเจริญเติบโตของเชื้อจุลินทรีย์ที่ก่อให้เกิดการเน่าเสียของผลิตภัณฑ์ได้

4. ขั้นตอนในการขนส่งสินค้าที่ต้องมีการควบคุมอุณหภูมิ และยังมีขั้นตอนการทำงานที่ยุ่งยากและกฎระเบียบที่ซับซ้อน

แผนภาพที่ 3 - 1 ขั้นตอนการขนส่ง



รูปแบบก

การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศและลดต้นทุนด้านการขนส่งจะเป็นการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของผู้ประกอบการและเพิ่มศักยภาพทางเศรษฐกิจของประเทศได้อีกมาก ซึ่งโลจิสติกส์ เป็นหัวใจความสำเร็จทางการค้ายุคใหม่ หมายถึงกระบวนการในการจัดการวางแผน จัดสายงานและควบคุมกิจกรรมเพื่ออำนวยความสะดวกในกระบวนการไหลของสินค้า ตั้งแต่จุดเริ่มหาวัตถุดิบไปถึงจุดที่มีการบริโภค เพื่อให้เกิดค่าใช้จ่ายโดยรวมในการกระจายสินค้าต่ำที่สุด ธุรกิจโลจิสติกส์เริ่มต้นพัฒนาจากการจัดส่งสินค้าเป็นหลัก ต่อมาธุรกิจที่เกี่ยวกับการขนส่งสินค้าได้แตกย่อยออกมาเป็นการจัดการคลังสินค้า การกระจายสินค้า การบรรทุกสินค้าและการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ ในเวลาต่อมาธุรกิจโลจิสติกส์ได้ผนวกขั้นตอนก่อนการผลิต (Pre-production) เข้ามาด้วย เช่นการจัดหาวัตถุดิบ และการสต็อกสินค้า มาจนถึงยุคปัจจุบัน

ปัจจุบันไทยมีการพัฒนาระบบโลจิสติกส์หรือการพัฒนาไปสู่การเชื่อมโยงการจัดการภายในบริษัท ตั้งแต่การจัดซื้อวัตถุดิบจนถึงการจัดส่งถึงผู้บริโภค และยังต้องใช้ความพยายามอีกมากเพื่อการเชื่อมโยงองค์กรต่าง ๆ ในห่วงโซ่อุปทานเข้าด้วยกัน ทำให้ปัจจุบันต้นทุนด้านโลจิสติกส์ของไทยสูงซึ่งสูงกว่าประเทศคู่แข่งโดยเฉพาะจีน กระทรวงการคลังประเมินว่าหากไทยสามารถลดต้นทุนด้านโลจิสติกส์ลงเหลือร้อยละ 10 ของ GDP จะช่วยประหยัดรายจ่ายที่ไม่จำเป็นได้หลายล้านบาท และทำให้สินค้าไทยสามารถแข่งขันในตลาดโลกเพิ่มขึ้นอีกมหาศาล นอกจากนี้ปัญหาเรื่องต้นทุนแล้วไทยยังประสบปัญหาเรื่องขั้นตอนราชการที่ยุ่งยากทำให้ใช้ระยะเวลาในการเคลียร์สินค้าที่ทำเรือและสนามบินซึ่งบางครั้งก็อาจจะใช้เวลานานซึ่งนานกว่าคู่แข่งอื่น ๆ ในเอเชียไม่ว่าจะเป็น ฮองกง สิงคโปร์ อินโดนีเซีย ฟิลิปปินส์ มาเลเซีย และแม้กระทั่งจีน

กระบวนการจัดการโลจิสติกส์แบบใหม่ในอุตสาหกรรมอาหารทะเลแช่แข็ง เป็นการจัดการกระบวนการโลจิสติกส์แนวบูรณาการ คือทุกกิจกรรมจะมีปฏิสัมพันธ์กันอย่างต่อเนื่องด้วยกิจกรรมสำคัญหลัก 5 ด้าน เพื่อให้เกิดกระบวนการที่ไหลลื่นของสินค้า และข้อมูลข่าวสารจากต้นทางแหล่งผลิต (Origin Source) จนถึงผู้รับที่เรียกว่าลูกค้า ปลายทาง (End User) อย่างมีประสิทธิภาพ และประสิทธิผลด้านต้นทุนที่ต่ำ ซึ่งในกระบวนการโลจิสติกส์แบบใหม่ในอุตสาหกรรม อาหารทะเลแช่แข็งเป็นดังนี้

1. การปฏิบัติด้านการผลิต

การจัดหาวัตถุดิบ แหล่งวัตถุดิบจะมีอยู่ 2 แหล่งใหญ่ คือ จากประมงธรรมชาติและจากบ่อเลี้ยง โดยนำมาประมวลที่ท่าสะพานปลา สำหรับการประมวลนั้นจะมีทั้งผู้จัดหาวัตถุดิบ (Supplier) และพนักงานจากผู้ประกอบการอาหารทะเลแช่แข็ง

การควบคุมคุณภาพของวัตถุดิบและสินค้า ต้องมีความสะอาดและคงความสด โดยมีการบรรจุภัณฑ์และเก็บรักษาสินค้าในห้องควบคุมอุณหภูมิ โดยมีการควบคุมให้เป็นไปตามระบบการผลิตที่สอดคล้องกับระบบอาหารปลอดภัย (Food Safety) มาตรฐานขั้นตอนการผลิตที่ดี (GMP) และมาตรฐานบังคับระบบการผลิตอาหารที่ปลอดภัย (HACCP) ซึ่งกระบวนการทั้งหมด จะมีการบันทึกเอกสารข้อมูล เพื่อใช้ในการตรวจสอบ และควบคุมได้

2. การขนส่ง

รูปแบบการขนส่ง จะมีความแตกต่างกัน ระหว่างการขนส่งภายในประเทศและการขนส่งไปยังต่างประเทศ การขนส่งวัตถุดิบและสินค้าภายในประเทศ จะใช้การขนส่งทางบกโดยใช้รถยนต์เป็นพาหนะในการขนส่ง ถ้าหากปริมาณการขนส่งของวัตถุดิบหรือสินค้าไม่มาก ก็จะใช้รถกระบะและควบคุมอุณหภูมิด้วยน้ำแข็งที่ผ่านมาตรฐาน ถ้าเป็นการขนส่งในปริมาณที่มากก็จะใช้ลักษณะรถตู้ห้องเย็น หรือตู้ขนส่งสินค้า (Container Box) ส่วนการขนส่งสินค้าสำเร็จรูปไปยังต่างประเทศจะใช้การขนส่งทางทะเล โดยใช้บริการขนส่งท่าเรือระหว่างประเทศที่สำคัญ ซึ่งเป็นท่าเรือสงขลาและที่ส่วนกลาง เช่น ท่าเรือคลองเตย ท่าเรือแหลมฉบัง และท่าเรือ มาบตาพุด เป็นต้น

การจัดการขนส่งวัตถุดิบและสินค้า ในการขนย้ายสินค้า เมื่อฝ่ายผลิตผลิตสินค้าได้ประมาณร้อยละ 60 ของคำสั่งซื้อจะมีการจองตู้ขนส่งสินค้า (Container Box) เพื่อบรรจุเตรียมส่งออก รวมทั้งจัดเตรียมเอกสารส่งออกล่วงหน้า ส่วนตู้สินค้าที่อุตสาหกรรมอาหารแช่แข็งใช้นั้น จะเป็นประเภท Refrigerator Cargoes ซึ่งเป็นตู้สินค้าประเภทที่มีเครื่องปรับอากาศ มีการปรับอุณหภูมิในตู้มาตรฐาน ตั้งแต่ -18 องศา หรือเย็นกว่า

3. คลังสินค้า/ โกดัง

การจัดการคลังสินค้าของอุตสาหกรรมอาหารทะเลแช่แข็ง โรงงานผู้ผลิตขนาดใหญ่ มีการบริหารคลังสินค้าหรือระบบห้องเย็นด้วยระบบคอมพิวเตอร์ เพื่อให้เกิดประสิทธิภาพในการทำงาน ทำให้การบริหารงานสำหรับคลังสินค้าเป็นไปอย่างสมบูรณ์ มีความรวดเร็วในการเบิกสินค้า มีระบบตรวจสอบความถูกต้องขอข้อมูลสินค้า ด้านการจัดเก็บและการเบิกสามารถตรวจสอบเอกสารย้อนหลังได้ง่าย และสามารถตรวจสอบตัด Stock อัตโนมัติได้ รวมทั้งเชื่อมโยงกับระบบบัญชีการเงิน และสามารถออกใบสั่งงาน (Work Order) และการวิเคราะห์งานขายต่างๆ ส่วนโรงงานขนาดกลางและขนาดเล็ก ส่วนใหญ่การจัดการด้านคลังสินค้ายังคงใช้ แบบเดิม คือ แบบกึ่งอัตโนมัติ มีการใช้การ

จดผสมกับการใช้ระบบคอมพิวเตอร์ในบางส่วน ซึ่งไม่ครบวงจร เช่น การใช้กระดานแผนผัง กำหนดรหัสตำแหน่งแถวสินค้า และใช้แรงงานคนในการปลดและใส่รหัส เมื่อมีการเคลื่อนย้ายเข้า – ออก ทำให้การควบคุมสินค้าแบบเข้าก่อนออกก่อน (FIFO) เป็นสิ่งที่ทำได้ยากมาก

สถานที่ตั้งคลังสินค้า ผู้ผลิตส่วนใหญ่จะตั้งคลังสินค้าหรือห้องเย็นในพื้นที่ใกล้แหล่งวัตถุดิบ เพื่อความรวดเร็วและประหยัดต้นทุนค่าขนส่ง รวมถึงสามารถคงคุณภาพที่ดีไว้ได้ เพื่อทำการผลิต หรือแปรรูปวัตถุดิบให้เป็นไปตามมาตรฐานกระทรวงอุตสาหกรรม

4. การสั่งซื้อสินค้า

ขั้นตอนและวิธีการสั่งซื้อสินค้า พบว่าสินค้าอาหารทะเลแช่แข็งมีฤดูกาลของการสั่งซื้อ โดยจะเริ่มมีคำสั่งซื้อจากลูกค้าต่างประเทศเข้ามาและมีขั้นตอนการทำงาน ดังนี้ เมื่อฝ่ายขายรับคำสั่งซื้อแล้วก็แจ้งฝ่ายจัดซื้อ เพื่อสำรวจวัตถุดิบคงคลัง และบรรจุภัณฑ์ต่างๆ ผู้ประกอบการสามารถซื้อวัตถุดิบจาก Supplier ทั้งในและนอกประเทศ โดยฝ่ายผลิตต้องมีการวางแผนร่วมทำงานกับ Supplier นั่นคือบริษัทต้องมีแผนการผลิตว่า ในปีนี้จะผลิตเท่าไร และต้องการวัตถุดิบเท่าไร เพื่อให้ Supplier จัดหาวัตถุดิบได้ตามที่ต้องการ

การรับคืนสินค้า จะมีการรับคืนสินค้าจากลูกค้าต่อเมื่อ สินค้ามีการปนเปื้อนเชื้อโรค ปัญหาของสารพิษตกค้าง และการแตกชำรุดของบรรจุภัณฑ์ที่เกิดขึ้นจากการขนถ่าย หรือลำเลียงไม่ดี

5. การเก็บรักษาสินค้า

การจัดการสินค้าคงคลัง ต้องคำนึงถึงระดับการให้บริการแก่ลูกค้า ค่าใช้จ่ายในการบริหารคลังสินค้า ระยะเวลาในการจัดส่งสินค้าให้แก่ลูกค้าและต้นทุนในการขนส่งสินค้า พบว่าอาหารทะเลเป็นสินค้าที่มีฤดูกาล ดังนั้น ช่วงที่เป็นฤดูกาลที่มีวัตถุดิบมากก็ต้องรีบซื้อมาเก็บไว้ในคลังสินค้าก่อน แล้วคำนวณว่าจะต้องใช้ในการผลิตเท่าไร ใช้ได้กี่เดือน และก่อนที่วัตถุดิบจะหมด ต้องวางแผนซื้อก่อนล่วงหน้า แต่โดยปกติแล้วการผลิตแต่ละครั้งจะมีการใช้วัตถุดิบผลิตจนหมด จะไม่มีการผลิตสำรองขาย อย่างไรก็ตามปัญหาหนึ่งของอุตสาหกรรมอาหาร ทะเลแช่แข็ง ได้แก่ การขาดแคลนวัตถุดิบ การผลิตจึงจำเป็นต้องมีการวางแผนล่วงหน้าที่แม่นยำ เพื่อไม่ให้เกิดปัญหาสินค้าคงเหลือ เพราะวัตถุดิบของ อุตสาหกรรมอาหารแช่แข็งหากนำมาเก็บไว้นาน จะทำให้ต้นทุนพุ่งสูงขึ้นเรื่อยๆ เพราะต้องจัดเก็บ ในห้องเย็น และยิ่งเก็บนานช่วงเวลาของความทนทานของสินค้าจะยิ่งต่ำ ส่งผลโดยตรงต่อคุณภาพของสินค้า ดังนั้นวัตถุดิบต้องเข้ามาพอดีกับจังหวะการผลิต

การบรรจุภัณฑ์ เนื่องจากการผลิตของอาหารทะเลแช่แข็ง มีรูปแบบการผลิต 2 แบบ ดังนั้นในส่วนของการบรรจุภัณฑ์จึงมีความแตกต่างกันขึ้นอยู่กับรูปแบบการผลิต ดังนี้

การผลิตแบบ Block Frozen คือ การผลิตแช่แข็งหลายชิ้นในกล่องเดียวกันเป็นก้อน โดยเรียงใส่ถาดที่ทำด้วยเหล็ก ปลอดภัย และมีขนาดบรรจุที่แตกต่างกัน ขึ้นอยู่กับความต้องการของลูกค้าซึ่งอาจจะมีขนาด 1 กิโลกรัม หรือ 2 กิโลกรัม จากนั้นนำเข้าห้องแช่เย็นให้มีอุณหภูมิ - 18 องศา แล้วนำมาเคาะออกจากถาด นำไปแช่ในน้ำเย็นจัดหรือนำไปวางแล้วพ่นด้วยน้ำเย็นจัดเพื่อเคลือบ จากนั้นสวมถุงพลาสติกแล้วบรรจุใส่กล่องกระดาษ อาบเทียบ ซึ่งส่วนมากจะเป็นสินค้าประเภทกุ้งสด แช่แข็ง

การผลิตแบบ Individual Quick Frozen (I.Q.F.) เป็นวิธีการผลิตแบบแช่แข็งเป็น ตัวๆ หรือแบบชิ้นเดียว สินค้าที่คัแล้วจะลงวางเรียงในสายพานเพื่อส่งเข้าเครื่องแช่แข็ง ที่อุณหภูมิ - 50 องศา แล้วบรรจุลงถุงพลาสติกที่พิมพ์รูปภาพมีสีสันต่างๆ ตามความต้องการของตลาด จากนั้นจึงบรรจุใส่กล่องกระดาษอาหารแช่เยือกแข็ง เช่นเดียวกัน

สรุป

การวิจัยศึกษาเรื่อง “แนวทางการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ เพื่อการบริหารจัดการเพื่อลดต้นทุน เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพทางการผลิตและคุณภาพสินค้าอาหารทะเลแช่แข็ง” เป็นการศึกษาการจัดการกระบวนการโลจิสติกส์ ศึกษาการลดต้นทุนโลจิสติกส์ เพื่อเสนอแนวทางการบริหารจัดการอาหารทะเลแช่แข็งด้วยโลจิสติกส์ ตามแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ควรมีการศึกษากระบวนการบริหารจัดการด้านโลจิสติกส์ให้ครอบคลุม ตั้งแต่ต้นน้ำไปยังปลายน้ำ รวมถึงการหาวัตถุดิบที่สะอาดปลอดภัย และกระบวนการในการเก็บรักษาตามจุดต่างๆ ของระเบียงเศรษฐกิจ เพื่อช่วยลดต้นทุนในการขนส่ง และควรนำเทคโนโลยีมาประยุกต์ใช้ในการทำงานมากขึ้น เพื่อการตรวจสอบที่สะดวกและถูกต้องแม่นยำ และบริการส่งถึงผู้บริโภคได้ในเวลาที่รวดเร็วและสามารถตรวจสอบสถานะของสินค้าได้ เป็นการสร้างความพึงพอใจให้กับผู้บริโภคและสร้างความน่าเชื่อถือ เพื่อการเป็นพันธมิตรคู่ค้าอย่างยาวนานต่อไป

บทที่ 4

ผลการวิจัย

การศึกษาเรื่อง “แนวทางการพัฒนาระบบโลจิสติกส์เพื่อการบริหารจัดการเพื่อลดต้นทุน เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพทางการผลิตและคุณภาพสินค้าอาหารทะเลแช่แข็ง” ผู้วิจัยได้ศึกษาการนำกระบวนการโลจิสติกส์ เข้ามาพัฒนาในอุตสาหกรรมอาหารทะเลแช่แข็ง ศึกษาวิธีการลดต้นทุน ในอุตสาหกรรมอาหารทะเลแช่แข็ง และยุทธศาสตร์โลจิสติกส์ขับเคลื่อนการค้าตลาดอาเซียน เพื่อเป็นแนวทางการพัฒนาการบริหารจัดการอาหารทะเลแช่แข็ง ดังนี้

ยุทธศาสตร์โลจิสติกส์ขับเคลื่อนการค้าตลาดอาเซียน

ยุทธศาสตร์โลจิสติกส์ เป็นกลไกสำคัญในการขับเคลื่อนเศรษฐกิจของประเทศไปสู่การเป็นศูนย์กลางการค้าและบริการในภูมิภาคอาเซียน ตามแผนการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ 3 (ปี พ.ศ. 2560 – 2564) โดยเฉพาะยุทธศาสตร์ที่ 1 การพัฒนาเพิ่มมูลค่าระบบโซ่อุปทาน ที่เน้นพัฒนา ยกระดับมาตรฐานระบบการบริหารจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทานให้ได้มาตรฐานสากล สนับสนุนการสร้างมูลค่าเพิ่ม และสามารถบริหารจัดการตลอดทั้งโซ่อุปทานจนถึงจุดจำหน่ายสินค้าสู่ผู้บริโภคบริโภคได้ ทั้งนี้โดยมุ่งเป้าไปที่กลุ่มเกษตรกรและผู้ประกอบธุรกิจตั้งแต่ระดับฟาร์มจนถึงส่งมอบสินค้าเกษตรถึงผู้บริโภค เนื่องจากมีประชากรภาคการเกษตรในประเทศไทยมากกว่า 25 ล้านคน หรือคิดเป็นร้อยละ 35 ของประชากรในประเทศ (กรมส่งเสริมการเกษตร, 2561) สำหรับยุทธศาสตร์ที่ 1 ประกอบด้วย 3 กลยุทธ์ในการขับเคลื่อน ได้แก่

กลยุทธ์ที่ 1 ยกระดับการบริหารกลยุทธ์และโซ่อุปทานภาคเกษตรกรรมและภาคอุตสาหกรรมให้ได้มาตรฐาน โดยมีหน่วยงานหลักที่กำกับดูแลโซ่อุปทานภาคเกษตร คือ กระทรวงเกษตรและสหกรณ์และกระทรวงอุตสาหกรรม มีแนวทางมุ่งเน้นการทำงานร่วมกับหน่วยงานอื่นๆ เช่น กระทรวงอุตสาหกรรม กระทรวงการคลัง กระทรวงพาณิชย์ กระทรวงคมนาคม กระทรวงมหาดไทย กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา กระทรวงวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี และภาคเอกชน เพื่อให้เกิดการบูรณาการในทิศทางเดียวกัน โดยมีหน้าที่สำคัญในการยกระดับของไทยไปสู่บทบาทระดับโลกและการเป็นผู้นำตลาดอาเซียน ผ่านภารกิจ เช่น สนับสนุนและพัฒนาระบบการจัดการผลผลิตในฟาร์ม ตั้งแต่ระดับฟาร์มไปจนถึงการส่งมอบสินค้าสู่ผู้บริโภค (Logistics Management from Farm to Fork) เพื่อให้เกิดการสร้างประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ตั้งแต่ในฟาร์ม โดยควบคุมกระบวนการผลิตให้ได้มาตรฐานสากล มีประสิทธิภาพและแข่งขันได้ ตลอดจนนำคุณค่าไปสู่มือผู้บริโภคทั่วโลก เสริมสร้างศักยภาพของภาคเกษตร/เกษตรกร โดยเชื่อมโยงเครือข่ายระบบการผลิต การตลาด การเงิน และภาคการผลิตอื่นที่เกี่ยวข้อง รวมถึงการเชื่อมโยงฐานข้อมูลระหว่างองค์กรตลอดโซ่อุปทาน เพื่อให้เกิดการบูรณาการด้านข้อมูลผ่านกระบวนการทำงานที่มีการสนับสนุนด้วยนวัตกรรมเทคโนโลยีในการจัดเก็บและบริหารข้อมูล เพื่อนำไปใช้ให้เป็นประโยชน์ต่อการตัดสินใจทางธุรกิจ และยกระดับประสิทธิภาพการดำเนินงานแบบครบวงจร การปรับโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์การเกษตรให้สามารถใช้ประโยชน์

ร่วมกันในชุมชน หรือระหว่างผู้ที่เกี่ยวข้องตลอดห่วงโซ่การผลิต เพื่อลดความสูญเสีย ลดต้นทุน และสามารถตรวจสอบย้อนกลับได้ โดยมีแนวทางสร้างศูนย์กลางด้านโลจิสติกส์การเกษตรเพื่อใช้ประโยชน์จากการ Cost Sharing หรือ Sharing Economy ซึ่งเป็นโมเดลธุรกิจสมัยใหม่ในการรวบรวมผู้ประกอบการหรือเกษตรกรจำนวนหนึ่งและใช้ประโยชน์จากปัจจัยพื้นฐานการผลิตร่วมกัน เพื่อลดต้นทุนอย่างมีคุณค่าและเพิ่มขีดความสามารถทางการแข่งขันด้านต้นทุน รวมถึงการผลักดันให้เกษตรกรหันมาใช้บรรจุภัณฑ์ที่สร้างมูลค่าเพิ่มให้กับสินค้าเกษตร เช่น บรรจุภัณฑ์เพื่อสิ่งแวดล้อม นอกจากสร้างมูลค่าเพิ่มยังรวมไปถึงการสร้างความแตกต่างอย่างมีคุณค่าและลดข้อกีดกันทางการค้าในประเด็นด้านสิ่งแวดล้อมและความยั่งยืน เป็นต้น ดังนั้นกลยุทธ์ที่ 1 เป็นการสร้างขีดความสามารถทางการแข่งขันด้านโลจิสติกส์ โดยเฉพาะด้านคุณภาพและต้นทุนผ่านการผสมผสานของการบริหารโลจิสติกส์เทคโนโลยี ตลอดจนการใช้โมเดลธุรกิจสมัยใหม่เพื่อยกระดับเกษตรกรไทยไปสู่เกษตรยุค 4.0

กลยุทธ์ที่ 2 เชื่อมโยงการค้าสู่รูปแบบพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ (E-Commerce) โดยมีหน่วยงานหลักที่กำกับดูแลและรับผิดชอบ คือ กระทรวงพาณิชย์ กระทรวงดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม โดยมีหน่วยงานสนับสนุนการทำงาน ได้แก่ กระทรวงเกษตรและสหกรณ์ กระทรวงอุตสาหกรรม กระทรวงการคลัง กระทรวงมหาดไทย และภาคเอกชน มีภารกิจหลัก คือ พัฒนาศักยภาพสถาบันเกษตรกร ผู้ประกอบการ โดยเฉพาะขนาดกลางและขนาดย่อม (Small and Medium Enterprises : SMEs) ให้สามารถจำหน่ายสินค้าผ่านช่องทางอิเล็กทรอนิกส์ได้อย่างมีประสิทธิภาพ สนับสนุนให้ผู้ผลิตสินค้าหรือผู้ประกอบการสามารถเชื่อมโยงการค้าสู่ตลาดออนไลน์ (E-marketplace) ทั้งระดับประเทศและระดับโลก และเชื่อมโยงระหว่างผู้ผลิต ผู้บริโภคผู้ให้บริการขนส่งสินค้าออนไลน์ (E-delivery) ผู้ให้บริการคลังสินค้า (E-fulfillment) รวมถึงระบบ (E-payment) เพื่อรองรับการค้ารูปแบบพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์อย่างเต็มรูปแบบ กลยุทธ์ที่ 2 จึงเป็นการเปิดประตูการค้าสินค้าเกษตรไทยไปสู่ตลาดโลกอย่างมีประสิทธิภาพโดยการใช้ประโยชน์จาก Internet of Things ทั้งนี้การพัฒนาของนวัตกรรมทางเทคโนโลยีและอินเทอร์เน็ตยังเพิ่มโอกาสให้ผู้ประกอบการสามารถทำการตลาดแบบ 360 องศาได้อย่างง่ายดายขึ้น ทำให้เกิดการขับเคลื่อนให้เกิดการขยายตัวของมูลค่าทางเศรษฐกิจโดยรวมและทั้งผู้ประกอบการเกษตร ตลอดจนผู้ประกอบการธุรกิจให้บริการที่เกี่ยวข้อง เช่น ผู้ให้บริการขนส่งสินค้าออนไลน์ (E-Delivery) ผู้ให้บริการคลังสินค้าพร้อมจัดส่ง (E-Fulfillment) ซึ่งผู้ให้บริการธุรกิจที่เกี่ยวข้องทั้ง 2 ประเภทเป็นปัจจัยความสำเร็จที่สำคัญที่ต้องมีการเชื่อมโยงพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ร่วมกับระบบข้อมูลภายในขององค์กร เช่น การนับและตัดจำนวนสินค้าคงคลัง การติดตามการขนส่ง การควบคุมระบบการชำระเงิน รวมไปถึงการแลกเปลี่ยนและเชื่อมโยงข้อมูลการค้าออนไลน์กับออฟไลน์ของธุรกิจให้มีความเป็นหนึ่งเดียว และทันต่อเหตุการณ์ (Real-Time) แบบ Omnichannel ที่ต้องบูรณาการข้อมูลทั้งหมดให้ถูกต้องแม่นยำ ซึ่งช่วยลดความสูญเสียที่เกิดขึ้นในระบบ เช่น ต้นทุนเสียโอกาส ต้นทุนของเสีย เวลาสูญเสีย สินค้าสูญหายระหว่างการขนส่ง เป็นต้น โดยภาครัฐยังส่งเสริมให้เกิดการวางแนวทางการขนส่งและกระจายสินค้าด้วยระบบอิเล็กทรอนิกส์ด้วยการใช้เทคโนโลยีสร้างศูนย์รวมผู้ให้บริการท้องถิ่น เพื่อก่อให้เกิดการสร้างงาน สร้างรายได้ให้กับประชาชนที่มีรถบรรทุกขนาดเล็กรับจ้าง มอเตอร์ไซด์รับจ้าง รถโดยสารประจำทางท้องถิ่นผ่านการเชื่อมโยงกับร้านค้าชุมชนท้องถิ่นให้เป็นศูนย์กลางกระจายสินค้ารับฝากการขนส่งสินค้าให้กับผู้ประกอบการและชุมชน ขณะเดียวกัน ผู้ให้บริการคลังสินค้าพร้อมจัดส่ง

(E-Fulfillment) มีบทบาทสำคัญในการจัดเก็บสินค้า รวบรวม คัดแยกและบรรจุภัณฑ์ เพื่อส่งมอบไปยังลูกค้าของธุรกิจ ดังนั้นการทำงานระหว่างผู้ประกอบการพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ ผู้ให้บริการด้านการขนส่ง (E-Delivery) และผู้ให้บริการคลังสินค้าพร้อมจัดส่ง (E-Fulfillment) จะเป็นองค์ประกอบแห่งความสำเร็จในการยกระดับการค้าพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ของประเทศไทย และเสริมสร้างศักยภาพการแข่งขันซึ่งกันและกันระหว่างผู้ประกอบการขนาดกลางและขนาดย่อม (Small & Medium Enterprise: SMEs) เป็นการสร้างความร่วมมือที่นำไปสู่โอกาสในตลาดโลกอย่างแข็งแกร่งและยั่งยืน

กลยุทธ์ที่ 3 พัฒนาศักยภาพผู้ให้บริการโลจิสติกส์ (Logistics Service Provider: LSPs) ให้สามารถแข่งขันได้ โดยมีหน่วยงานหลักที่กำกับดูแลและรับผิดชอบ คือ กระทรวงพาณิชย์และกระทรวงคมนาคม โดยมีหน่วยงานสนับสนุนการทำงาน ได้แก่ กระทรวงพลังงาน กระทรวงอุตสาหกรรม กระทรวงการคลัง กระทรวงการต่างประเทศ กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม กระทรวงวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี กระทรวงดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม และภาคเอกชน ภารกิจเพื่อยกระดับและพัฒนาตามแนวทางกลยุทธ์ที่ 3 มุ่งเน้นไปที่การพัฒนายกระดับผู้ให้บริการโลจิสติกส์ให้ได้รับการรับรองคุณภาพระดับมาตรฐานสากลเพื่อการันตีคุณภาพการให้บริการโลจิสติกส์ของไทย เช่น การได้รับรอง Authorized Economic Operator (AEO) สำหรับ Customs Brokers รวมไปถึงการส่งเสริมผู้ให้บริการโลจิสติกส์สู่การเป็นผู้ให้บริการแบบครบวงจร โดยภาครัฐได้เร่งการประชาสัมพันธ์การอบรมสัมมนา และเสวนาเพื่อให้ความรู้ความเข้าใจกับผู้ประกอบการให้เข้าใจมาตรฐานความปลอดภัยตามกรอบ AEO รวมไปถึงการให้บริการคำปรึกษาโดยเฉพาะ นอกจากนี้ยังได้มีการปฏิบัติภารกิจที่ 2 คือ การสร้างเครือข่ายผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทย โดยเฉพาะผู้ประกอบการขนาดกลางและขนาดย่อมเพื่อส่งเสริมการลงทุนและสร้างเครือข่ายในอนุภูมิภาค และผลักดันให้ผู้ประกอบการดำเนินการด้านโลจิสติกส์ โดยคำนึงถึงความปลอดภัยและเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม (Green and Safety Logistics) โดยได้จัดอบรมสัมมนาแบบไม่มีค่าใช้จ่ายอย่างต่อเนื่องเพื่อประชาสัมพันธ์ สร้างความรู้ความเข้าใจ เกิดการแลกเปลี่ยนความรู้ สร้างเครือข่ายทางธุรกิจเพื่อต่อยอดโอกาสทางธุรกิจและยกระดับขีดความสามารถของผู้ประกอบการให้มุ่งไปสู่การสร้างขีดความสามารถทางการแข่งขันอย่างยั่งยืน

การนำระบบโลจิสติกส์เข้ามาพัฒนาในอุตสาหกรรมอาหารทะเลแช่แข็ง

1. การจัดการควบคุมการไหลของคลังสินค้า First in First out (FIFO) จัดการส่งสินค้าตามใบสั่งซื้อ เป็นการควบคุมค่าใช้จ่ายในการฝากแช่สินค้า และนำมาใช้ในการวางแผนการจัดส่งสินค้า
2. การจัดเก็บสินค้าแยกตามชนิดของสินค้า โดยแบ่งแยกออกเป็นหมวดหมู่
3. การเคลื่อนย้ายสินค้า สินค้าที่มีการเคลื่อนย้ายบ่อย ควรนำมาวางไว้ใกล้กับประตูเข้าออก
4. การจัดท้าวตฤติบ ระหว่างจุดเริ่มต้นตลอดไปจนถึงจุดที่การบริโภคสินค้า เพื่อตอบสนองความต้องการของลูกค้า
5. ด้านคลังสินค้า เพื่อการตรวจสอบความถูกต้องของสินค้าอย่างแม่นยำ และเพิ่มความรวดเร็วในการรับ – เปิกจ่ายสินค้า
6. ด้านเอกสาร นำเทคโนโลยีเข้ามาช่วย เพื่อลดการทำงานที่ซ้ำซ้อน

การพัฒนาการนำระบบโลจิสติกส์เข้ามาใช้ในอุตสาหกรรมอาหารทะเลแช่แข็ง

1. การคาดการณ์ปริมาณของลูกค้า เพื่อการวางแผนการจัดซื้อ จัดหาวัตถุดิบ อุปกรณ์ ต่างๆ ในการจับจังหวะโอกาส ในการผลิตที่ต้นทุนสามารถแข่งขันได้
2. นำมาปรับมุมมองของพนักงานในทีมให้มีความเข้าใจในเรื่องของการจัดการสินค้า พื้นที่จัดเก็บ การทำงานให้มีความกระชับ และลดค่าใช้จ่ายให้มากยิ่งขึ้น รวมถึงนำมาใช้ในการวางแผน จัดส่งสินค้าให้ลูกค้าในประเทศให้ได้สินค้าที่ถูกต้องและรวดเร็ว
3. ประสานงานหน่วยงาน MKT เพื่อการคาดการณ์ปริมาณความต้องการของลูกค้า
4. บริหารจัดการการผลิตไม่ให้มากจนเกินความต้องการและสิ้นเปลืองพื้นที่การจัดเก็บ
5. วางแผนการจัดซื้อ จัดหาวัตถุดิบและอุปกรณ์ต่างๆ ให้ทันต่อความต้องการ
6. มีการพัฒนาระบบ SAP-EWM (Extended Warehouse Management) เข้ามาช่วย ควบคุมการจัดเก็บ – เบิกจ่ายสินค้าในคลัง เพิ่มความถูกต้องในการจ่ายสินค้า รวมทั้งการ Tracking ข้อมูลย้อนหลังเพื่อทำการวิเคราะห์

วิธีการลดต้นทุนในอุตสาหกรรมอาหารทะเลแช่แข็ง

1. คลังสินค้า มีการจัดการบริหารสินค้าคงคลัง ไม่เก็บหรือ Stock สินค้ามากเกินไป มีการประสานงานทีม วางแผน ทีมขายเพื่อติดตามคุมสินค้าคงคลัง
2. ห้องเย็น จัดการพื้นที่จัดเก็บให้เก็บได้มากที่สุด รวมเศษสินค้าที่มีน้อยๆ เข้าไว้ด้วยกัน วางแผนการรับเข้าสินค้า เบิก-จ่าย โหลด เพื่อลดค่าใช้จ่ายในการฝากแช่ ลดการเคลื่อนย้ายบ่อยๆ
3. การจัดส่งสินค้า ลดค่าใช้จ่ายขนส่งโดยใช้รถแต่ละรอบให้มีประสิทธิภาพสูงสุด
4. การจัดแผนการผลิต วางแผนการผลิตสินค้าในช่วงเวลาที่เหมาะสมทั้งด้านต้นทุนของ วัตถุดิบ ระยะเวลาสินค้าคงคลัง
5. จัดเตรียม Packaging ตามปริมาณที่สั่งซื้อ ให้สอดคล้องกับแผนการผลิตหรือลดต้นทุน การทำงานที่ซับซ้อน
6. ตรวจสอบความถูกต้องของลูกค้า ต้องไม่ผลิตสินค้าเกินปริมาณที่ต้องการเป็นระยะ เวลานาน เพราะสินค้าจะเสื่อมสภาพและเสียหาย
7. การรักษาพนักงานที่มีทักษะการทำงานที่ดี เน้นเพิ่มประสิทธิภาพพนักงานโดยการลด งานไม่จำเป็น ลดการทำงานที่ซ้ำซ้อน
8. การบริหารสินค้าคงคลัง นำเทคโนโลยีใหม่ๆ เข้ามาพัฒนากระบวนการผลิต

การพัฒนานำระบบโลจิสติกส์เข้ามาบริหารจัดการอุตสาหกรรมอาหารทะเลแช่แข็ง

1. มีต้นทุนที่เหมาะสมและแข่งขันได้
2. สามารถลดต้นทุนในด้านการจัดเก็บ เพราะสามารถคำนวณเนื้อที่การเก็บสินค้าได้ อย่างแม่นยำ รวมทั้งระบบการเก็บ – จ่ายสินค้าก็สามารถนำระบบอัตโนมัติมาใช้แทนได้
3. มีการกำหนดเป้าหมาย วิธีการที่ชัดเจน และต้องมีการติดตามความคืบหน้าของงาน และประเมินผลของงานอย่างต่อเนื่อง
4. เชื่อมโยงกระบวนการทำงาน ตั้งแต่ต้นทางจนถึงการจัดส่ง เพื่อตอบสนองความ

ต้องการของลูกค้า การบริหารจัดการ Stock ข้อมูลข่าวสารที่ครอบคลุม ระบบการทำงานที่เชื่อมโยงไปยังหน่วยงานต่างๆ

สรุป

ในการหาแนวทางการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ เพื่อการบริหารจัดการเพื่อลดต้นทุน เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพทางการผลิตและคุณภาพสินค้าอาหารทะเลแช่แข็ง ต้องอาศัยแรงผลักดันของภาครัฐที่จะต้องเป็นส่วนสำคัญในการดำเนินการเปิดตลาดการค้าอาหารทะเลแช่แข็งกับประเทศคู่ค้าอื่นๆ นอกเหนือจากที่มีอยู่เดิม เพื่อเป็นช่องทางในการขยายตลาดและสร้างรายได้ให้เข้าประเทศไทย ในส่วนของภาคเอกชนก็ต้องพัฒนาศักยภาพในการสร้างคุณภาพของสินค้าอาหารทะเลแช่แข็ง เพื่อให้เกิดความเชื่อมั่นกับตลาดคู่ค้าและผู้บริโภคในต่างประเทศ จะทำให้เป็นการสร้างรากฐานให้กับเศรษฐกิจของประเทศไทยไปสู่ตลาดโลกต่อไป

บทที่ 5

สรุปและข้อเสนอแนะ

งานวิจัยเรื่อง “แนวทางการพัฒนาระบบโลจิสติกส์เพื่อการบริหารจัดการเพื่อลดต้นทุน เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพทางการผลิตและคุณภาพสินค้าอาหารทะเลแช่แข็ง” ได้ทำศึกษารวบรวมข้อมูลเกี่ยวกับระบบโลจิสติกส์ เข้ามาพัฒนาในอุตสาหกรรมอาหารทะเลแช่แข็ง วิธีการลดต้นทุนในอุตสาหกรรมอาหารทะเลแช่แข็ง และยุทธศาสตร์โลจิสติกส์ขับเคลื่อนการค้าตลาดอาเซียน เพื่อเป็นแนวทางการพัฒนาการบริหารจัดการอาหารทะเลแช่แข็ง

สรุป

การวิจัย แนวทางการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ เพื่อการบริหารจัดการเพื่อลดต้นทุน เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพทางการผลิตและคุณภาพสินค้าอาหารทะเลแช่แข็ง สรุปผลการวิจัยได้ ดังนี้

จากการจัดทำยุทธศาสตร์ชาติระยะ 20 ปี เพื่อใช้ในการขับเคลื่อนการพัฒนาประเทศสู่ความมั่นคง มั่งคั่ง และยั่งยืน “ยุทธศาสตร์ชาติ” เป็นกรอบอย่างหนึ่งในการจัดทำนโยบาย มีวิสัยทัศน์ “ประเทศไทยมีความมั่นคง มั่งคั่ง ยั่งยืน เป็นประเทศพัฒนาแล้ว ด้วยการพัฒนาตามหลักปรัชญาของเศรษฐกิจพอเพียง” หรือเป็น คติพจน์ประจำชาติว่า “มั่นคง มั่งคั่ง ยั่งยืน” ทั้งนี้วิสัยทัศน์ดังกล่าวจะต้องสนองต่อผลประโยชน์แห่งชาติ ผูกกับหลักการสำคัญของแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12 (พ.ศ.2560 - 2564) จะมุ่งบรรลุเป้าหมายในระยะ 5 ปีที่จะสามารถต่อยอดในระยะต่อไป เพื่อให้บรรลุเป้าหมายการพัฒนาระยะยาวตามยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี โดยมีหลักการสำคัญของแผนพัฒนาฯ โดยยึดหลักปรัชญาของเศรษฐกิจพอเพียง ยึดหลักคนเป็นศูนย์กลางการพัฒนา มุ่งสร้างคุณภาพชีวิตและสุขภาวะที่ดีสำหรับคนไทย ยึดหลักการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจที่ลดความเหลื่อมล้ำ และขับเคลื่อนการเจริญเติบโตจากการเพิ่มผลิตภาพการผลิตบนฐานของการใช้ภูมิปัญญาและนวัตกรรม และแผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคมเพื่อสนับสนุนการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศฉบับที่ 3 (พ.ศ. 2560 - 2564) กล่าวว่า การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยเป็นส่วนสำคัญที่ผลักดันให้เศรษฐกิจของประเทศเติบโตอย่าง มั่งคั่ง ยั่งยืนและเท่าเทียม การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ได้ถูกจัดทำเป็นแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ดูแลด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและควบคุมกำกับการบริหารจัดการ ระบบโครงข่ายการคมนาคมขนส่งจึงได้จัดทำแผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม เพื่อสนับสนุนการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ ภายใต้กรอบแนวคิดที่รองรับทั้งความต่อเนื่องของแผนยุทธศาสตร์โลจิสติกส์ มีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานอย่างต่อเนื่อง รองรับการแข่งขันและระบบโลจิสติกส์ให้มีความเชื่อมโยงอย่างสมบูรณ์ ครอบคลุมทั้งเส้นทางภายในประเทศและเชื่อมโยงไปยังภายนอกประเทศ ทั้งจุดผ่านแดนและประตูการค้าเพื่อสนับสนุนให้เกิดการขนส่งหลายรูปแบบ (Multimodal transport) ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งในการลดต้นทุนทางด้านโลจิสติกส์และเพิ่มศักยภาพในการแข่งขันของประเทศ โครงการพัฒนาความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (Greater Mekong Subregional Economic Cooperation: GMS-EC) ความริเริ่มแห่งอ่าวเบงกอล สำหรับความ

ร่วมมือหลากหลายสาขาทางวิชาการและเศรษฐกิจ (Bay of Bengal Initiative for Multi-Sectorial Technical and Economic Cooperation: BIMSTEC) ข้อตกลงความร่วมมือระหว่างประเทศลุ่มแม่น้ำ อีระวะดี-เจ้าพระยา-แม่โขง (Aeyawadee-ChaoprayaMekong Economic Cooperation: ACMECS) โครงการความร่วมมือเขตเศรษฐกิจสามฝ่าย อินโดนีเซีย-มาเลเซีย-ไทย (Indonesia-Malaysia-Thailand Growth Triangle: IMT-GT) เป็นยุทธศาสตร์ ความร่วมมือที่สำคัญที่จะส่งเสริมความเป็นศูนย์กลางเศรษฐกิจ ของไทย ด้วยความช่วยเหลือทางด้านการสร้างเส้นทางเชื่อมโยง การขนส่งระหว่างชายแดน ทำให้สินค้าจากประเทศไทยสามารถเคลื่อนย้ายไปสู่ประเทศในกลุ่มได้อย่างสะดวกยิ่งขึ้น นับเป็นยุทธศาสตร์การสร้างตลาดขนาดใหญ่ในการรองรับสินค้าจากประเทศไทย รวมทั้งผลักดันให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลาง (Hub) ของอนุภูมิภาค จากความร่วมมือต่างๆ เหล่านี้จะเห็นได้ว่า เป้าหมายหลักที่สำคัญที่ก่อให้เกิดความร่วมมือ คือ ความต้องการในการพัฒนาเศรษฐกิจเป็นสำคัญ ความร่วมมือต่างๆ จะเป็นการสร้างตลาด และขยายขนาดเศรษฐกิจให้มีขนาดใหญ่ขึ้น ซึ่งจะส่งผลให้เกิดการเคลื่อนย้ายสินค้า และแรงงานผ่านทางโครงข่ายการขนส่งในภูมิภาคมากขึ้นกว่าในอดีต

ผนวกกับยุทธศาสตร์โลจิสติกส์ เป็นกลไกสำคัญในการขับเคลื่อนเศรษฐกิจของประเทศไปสู่การเป็นศูนย์กลางการค้าและบริการในภูมิภาคอาเซียน ตามแผนการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ 3 (ปี พ.ศ. 2560 – 2564) โดยเฉพาะการพัฒนาเพิ่มมูลค่าระบบโซ่อุปทาน ที่เน้นพัฒนาระดับมาตรฐานระบบการบริหารจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทานให้ได้มาตรฐานสากล สนับสนุนการสร้างมูลค่าเพิ่ม และสามารถบริหารจัดการตลอดทั้งโซ่อุปทานจนถึงจุดจำหน่ายสินค้าสู่ผู้บริโภคได้ ทั้งนี้โดยมุ่งเป้าไปที่กลุ่มเกษตรกรและผู้ประกอบการธุรกิจตั้งแต่ระดับฟาร์มจนถึงมอบสินค้าเกษตรถึงผู้บริโภค เพื่อให้เกิดการสร้างประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ตั้งแต่ในฟาร์ม โดยควบคุมกระบวนการผลิตให้ได้มาตรฐานสากล มีประสิทธิภาพและแข่งขันได้ รวมถึงการเชื่อมโยงฐานข้อมูลระหว่างองค์กรตลอดโซ่อุปทาน เพื่อให้เกิดการบูรณาการด้านข้อมูลผ่านกระบวนการทำงานที่มีการสนับสนุนด้วยนวัตกรรมเทคโนโลยีในการจัดเก็บและบริหารข้อมูล เพื่อนำไปใช้ให้เป็นประโยชน์ต่อการตัดสินใจทางธุรกิจ และยกระดับประสิทธิภาพการดำเนินงานแบบครบวงจร การปรับโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์การเกษตรให้สามารถใช้ประโยชน์ร่วมกันในชุมชน หรือระหว่างผู้ที่เกี่ยวข้องตลอดห่วงโซ่การผลิต เพื่อลดความสูญเสีย ลดต้นทุน และสามารถตรวจสอบย้อนกลับได้ โดยมีแนวทางสร้างศูนย์กลางด้านโลจิสติกส์การเกษตร และใช้ประโยชน์จากปัจจัยพื้นฐานการผลิตร่วมกัน เพื่อลดต้นทุนอย่างมีคุณค่าและเพิ่มขีดความสามารถทางการแข่งขันด้านต้นทุน ทั้งนี้การพัฒนาของนวัตกรรมทางเทคโนโลยีและอินเทอร์เน็ตยังเพิ่มโอกาสให้ผู้ประกอบการสามารถทำการตลาดแบบ 360 องศาได้อย่างง่ายดายขึ้น ทำให้เกิดการขับเคลื่อนให้เกิดการขยายตัวของมูลค่าทางเศรษฐกิจ โดยส่งเสริมให้เกิดการวางแผนทางการขนส่งและกระจายสินค้าด้วยระบบอิเล็กทรอนิกส์ด้วยการใช้เทคโนโลยีสร้างศูนย์รวมผู้ให้บริการท้องถิ่น เพื่อก่อให้เกิดการสร้างงาน สร้างรายได้ให้กับประชาชนที่มีรถบรรทุกขนาดเล็กรับจ้าง มอเตอร์ไซด์รับจ้าง รถโดยสารประจำทางท้องถิ่นผ่านการเชื่อมโยงกับร้านค้าชุมชนท้องถิ่นให้เป็นศูนย์กลางกระจายสินค้า รับฝากการขนส่งสินค้าให้กับผู้ประกอบการและชุมชน ขณะเดียวกัน ผู้ให้บริการคลังสินค้าพร้อมจัดส่ง (E-Fulfillment) มีบทบาทสำคัญในการจัดเก็บสินค้า รวบรวม คัดแยกและบรรจุภัณฑ์ เพื่อส่งมอบไปยังลูกค้าของธุรกิจ และเสริมสร้างศักยภาพการแข่งขันซึ่งกันและกันระหว่างผู้ประกอบการขนาดกลางและขนาดย่อม (Small & Medium Enterprise: SMEs) เป็นการสร้างความร่วมมือที่นำไปสู่โอกาสใน

ตลาดโลกอย่างแข็งแกร่งและยั่งยืน นอกจากนี้ยังได้มีการสร้างเครือข่ายผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทย โดยเฉพาะผู้ประกอบการขนาดกลางและขนาดย่อมเพื่อส่งเสริมการลงทุนและสร้างเครือข่ายในอนุภูมิภาค และผลักดันให้ผู้ประกอบการดำเนินการด้านโลจิสติกส์ โดยคำนึงถึงความปลอดภัยและเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม (Green and Safety Logistics) อันจะนำไปสู่การพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศได้อย่างยั่งยืนต่อไป

ข้อเสนอแนะ

1. นำระบบ AI เข้ามาผสมผสานกับระบบโลจิสติกส์ เพื่อยกระดับการทำงานที่มีประสิทธิภาพช่วยเพิ่มการแข่งขันได้สูงขึ้น
2. นำระบบการใช้หุ่นยนต์ หรือเครื่องจักรให้มากขึ้น เพื่อลดความผิดพลาด รวมถึงอาจมีโปรแกรมที่สามารถตรวจสอบได้ว่าสินค้าจัดเก็บอยู่ตรงไหน เพื่อให้ง่ายต่อการทำงาน
3. การเชื่อมโยงข้อมูลข่าวสารให้ครอบคลุมตามความต้องการของลูกค้า รวมถึงการเชื่อมโยงฐานข้อมูลระหว่างองค์กรตลอดโซ่อุปทาน เพื่อให้เกิดการบูรณาการด้านข้อมูลผ่านกระบวนการทำงานที่มีการสนับสนุนด้วยนวัตกรรมเทคโนโลยีในการจัดเก็บและบริหารข้อมูล เพื่อนำไปใช้ให้เป็นประโยชน์ต่อการตัดสินใจทางธุรกิจ และยกระดับประสิทธิภาพการดำเนินงานแบบครบวงจร
4. การกำหนดแผนการผลิต การจัดซื้อ จัดเตรียมให้สอดคล้องต่อเนื่องเชื่อมโยงไม่สะดุด โดยเพิ่มมูลค่าระบบโซ่อุปทาน เน้นไปที่กลุ่มเกษตรกรและผู้ประกอบการธุรกิจตั้งแต่ระดับฟาร์ม จนส่งมอบสินค้าถึงผู้บริโภค เพื่อให้เกิดการสร้างประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ตั้งแต่ในฟาร์ม โดยควบคุมกระบวนการผลิตให้ได้มาตรฐานสากล มีประสิทธิภาพและแข่งขันได้
5. เพิ่มการบริหารจัดการสินค้าคงคลังไม่ให้มากจนเกินความต้องการ โดยนำระบบโปรแกรมของคอมพิวเตอร์ มาใช้ในการตรวจสอบ และควบคุมสินค้า
6. พัฒนานวัตกรรมทางเทคโนโลยีและอินเทอร์เน็ต ระบบให้ทางลูกค้าสามารถดู Tracking สินค้าผ่านระบบ Online รวมทั้งสามารถดู Process ของการผลิตได้อย่าง real time เพื่อความเชื่อมั่นและสะดวกต่อความต้องการ ทำให้เกิดการขับเคลื่อนเกิดการขยายตัวของมูลค่าทางเศรษฐกิจ
7. ควบคุมกำกับการบริหารจัดการ ระบบโครงข่ายการคมนาคมขนส่งตามจุดผ่านแดนเพื่อผลักดันให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลาง (Hub) ของอนุภูมิภาค ในการเก็บสินค้า เพื่อการลดต้นทุนทางด้านโลจิสติกส์และเพิ่มศักยภาพในการแข่งขันของประเทศ

บรรณานุกรม

ภาษาไทย

เอกสารวิชาการ

นิษฐิศา สุตใหม่. “การจัดการและต้นทุนโลจิสติกส์ของอุตสาหกรรมส่งออกอาหารทะเลแช่เย็นแช่แข็ง”. การประชุมเชิงวิชาการการจัดการโซ่อุปทานและโลจิสติกส์ครั้งที่ 7 , 2550.

เอกสารวิจัยส่วนบุคคล

นุชชรา พึ่งวิริยะ. “การบริหารจัดการโลจิสติกส์อุตสาหกรรมอาหารทะเลแปรรูปในกลุ่มจังหวัดภาคใต้ชายแดน”. โครงการวิจัย, สาขาเศรษฐศาสตร์, มหาวิทยาลัยราชภัฏสงขลา, 2554.

น้องส้ม โพธิ์ประเสริฐ และ ชิตพงษ์ อัยสานนท์. “การประยุกต์ใช้หลักการ 7R ทางโลจิสติกส์ของผู้ให้บริการขนส่งธุรกิจอาหาร”. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ, สาขาโลจิสติกส์และซัพพลายเชน, คณะบริหารธุรกิจ, มหาวิทยาลัยราชภัฏสวนสุนันทา, 2561.

ปิยพงศ์ พลับปลิง. “ปัจจัยผลต่อความสำเร็จของการบริหารงานลูกค้ารายสำคัญ กรณีศึกษา อุตสาหกรรมอาหารทะเลแช่แข็ง”. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ, คณะบริหารธุรกิจ, จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2556.

พรรณวดี ธีระกุลพิศุทธิ์. “การสร้างตัวแบบห่วงโซ่อุปทานสำหรับอุตสาหกรรมกุ้งแช่เยือกแข็ง”. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ, คณะวิศวกรรมศาสตร์, มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์, 2554.

มาเรียม นะมิ, อัมพล ชูสนุก. “อิทธิพลของการจัดการด้านโลจิสติกส์ต่อผลการดำเนินงานด้านโลจิสติกส์ของอุตสาหกรรมอาหารฮาลาลของไทย”. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ, คณะบริหารธุรกิจ, มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลพระนคร, 2560.

รัชยุทธ กิตติพิริกิจ. “ปัจจัยความสำเร็จในการส่งออกอาหารแปรรูปเพื่อรองรับการเปิดประชาคมอาเซียน”. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ, คณะบริหารธุรกิจ, มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลธัญบุรี, 2557.

รุโณทัย มัทธยานนท์. “ต้นทุนด้านโลจิสติกส์กับความได้เปรียบในการแข่งขันเพื่อการส่งออกสินค้าอาหารทะเลแช่เยือกแข็ง”. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ, คณะบริหารธุรกิจ, จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2548.

วิสุทธ์ ตีละกุล. “การวิเคราะห์ที่ตั้งอุตสาหกรรมอาหารทะเลในจังหวัดสมุทรสาคร”. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ, คณะวิทยาการจัดการ, มหาวิทยาลัยศิลปากร, 2556.

เสาวณี จุลิรัชนิกร. “การจัดกระบวนการโลจิสติกส์แบบใหม่ในอุตสาหกรรมอาหารทะเลแช่แข็ง”. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ, คณะมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์, มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ, 2558.

ประวัติย่อผู้วิจัย

ชื่อ	นายธีรพงศ์ จันศิริ
วัน เดือน ปีเกิด	22 กรกฎาคม 2508
การศึกษา	สำเร็จการศึกษา ระดับมัธยมศึกษา โรงเรียนอัสสัมชัญ สำเร็จการศึกษา ระดับปริญญาตรีในสาขาการตลาด มหาวิทยาลัยอัสสัมชัญ สำเร็จการศึกษา ระดับปริญญาโท มหาวิทยาลัยซานฟรานซิสโก ประเทศสหรัฐอเมริกา
ประวัติการทำงาน	กรรมการบริหาร บริษัท แพคฟู้ด จำกัด(มหาชน) กรรมการบริหาร บริษัท โอคินอสฟู้ด จำกัด กรรมการบริหาร บริษัท ไทยยูเนี่ยนออนไลน์ช้อปปิ้ง จำกัด กรรมการบริหาร บริษัท ไท่หว่าน เซิง ควควาติค เทรดติ้ง(ไชน่า) จำกัด กรรมการบริหาร บริษัท ทูมธนาศิริ จำกัด กรรมการบริหาร บริษัท ไทยยูเนี่ยน เอเชีย อินเวสเมนต์ โฮลดิ้ง จำกัด กรรมการบริหาร บริษัท ทูมธนาศิริ (สงขลา) จำกัด กรรมการ บริษัท ไท-ยูเนี่ยน โพรเซ่น โปรดักส์ จำกัด (USA) กรรมการ บริษัท ยูเอส เพ็ท นูทริชั่น จำกัด (USA) กรรมการ บริษัท เจ้าพระยาห้องเย็น จำกัด กรรมการ บริษัท ทักษิณสมุทร จำกัด กรรมการ บริษัท ไทยยูเนี่ยน ไฮเทค ฟิร์ล คัลทิเวชั่น จำกัด กรรมการ บริษัท เรดล็อบสเตอร์มาสเตอร์โฮลดิ้งส์ แอลพี(Red Lobster) (USA) กรรมการ บริษัท ไทยยูเนี่ยน พร็อพเพอร์ตี้ ดีเวลลอปเม้นท์ จำกัด
ตำแหน่งปัจจุบัน	ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร บริษัท ไทยยูเนี่ยน กรุ๊ป จำกัด (มหาชน)

สรุปย่อ

ลักษณะวิชา เศรษฐกิจ

เรื่อง กลยุทธ์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์กับซัพพลายเชนของอาหารทะเลแช่แข็งแบบยั่งยืน
ผู้วิจัย นายธีรพงศ์ จันศิริ หลักสูตร วปอ. รุ่นที่ 62
ตำแหน่ง ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร บริษัท ไทยยูเนียน กรุ๊ป จำกัด (มหาชน)

ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

ประเทศไทยเป็นประเทศที่โชคดี ที่มีภูมิประเทศที่เอื้อและเกื้อหนุนต่อการดำรงชีวิตในการประกอบอาชีพ มีภูมิประเทศที่มีอาณาเขตติดต่อกับทะเลทำให้เกิดอาชีพการทำประมง ทำให้คนในท้องถิ่นมีอาชีพและรายได้ไว้เลี้ยงครอบครัว ซึ่งพบว่าการทำประมงและเพาะเลี้ยงสัตว์น้ำเป็นอาชีพหลักอย่างหนึ่ง ดังนั้นการแปรรูปอาหารทะเลจึงเป็นอุตสาหกรรมสำคัญ เนื่องจากเป็นแหล่งวัตถุดิบทางทะเลที่หลากหลาย จึงพบว่ามีผู้ประกอบการแปรรูปอาหารทะเลจำนวนมากที่ประกอบกิจการอุตสาหกรรมอาหารทะเลแปรรูปเพื่อสร้างมูลค่าเพิ่มให้กับอาหารทะเล

และหนึ่งในกลยุทธ์สำคัญที่จะช่วยเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ คือ การจัดการโลจิสติกส์ โดยเฉพาะสินค้าประเภทอาหาร การบริหารเวลาเป็นสิ่งสำคัญต่อความสดของอาหาร หากสามารถบริหารจัดการโลจิสติกส์ได้ดี จะส่งผลให้สินค้า นั้นมีต้นทุนโลจิสติกส์ต่ำ และนำไปสู่การตั้งราคาที่สามารถแข่งขันได้ในที่สุด รัฐบาลได้ให้ความสำคัญกับการส่งออกผลิตภัณฑ์อาหารไปยังต่างประเทศ จึงเป็นที่มาของคำกล่าว “ครัวไทยสู่ครัวโลก” โดยธุรกิจการส่งออกอาหารทะเลไทยไปยังต่างประเทศนั้น มุ่งเน้นการสร้างที่ยั่งยืนในกระบวนการผลิตตั้งแต่ต้นน้ำถึงปลายน้ำ และเน้นการสร้างมาตรฐานอาหาร เพื่อให้ประสิทธิภาพการผลิตและคุณภาพสินค้าตรงตามความต้องการของผู้บริโภคหรือลูกค้า

จากที่กล่าวมา ผู้วิจัยเล็งเห็นว่าควรศึกษาการจัดการกระบวนการโลจิสติกส์และต้นทุนโลจิสติกส์รวมทั้งการลดต้นทุนโลจิสติกส์และการใช้เทคโนโลยีสารสนเทศสำหรับระบบโลจิสติกส์ในอุตสาหกรรมอาหารทะเลแช่แข็ง เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการผลิตและคุณภาพสินค้าอาหารทะเลแช่แข็งให้ตรงตามความต้องการของผู้บริโภคและลูกค้าอย่างยั่งยืนต่อไป

วัตถุประสงค์ของการวิจัย

1. เพื่อศึกษาการบริหารจัดการกระบวนการโลจิสติกส์ในอุตสาหกรรมอาหารทะเลแช่แข็งของประเทศไทยในปัจจุบัน

2. เพื่อศึกษาวิเคราะห์ปัญหาและอุปสรรคการลดต้นทุนโลจิสติกส์ในอุตสาหกรรมอาหารทะเลแช่แข็งในปัจจุบัน
3. เพื่อเสนอแนวทางการบริหารจัดการอาหารทะเลแช่แข็ง ด้วยโลจิสติกส์

ขอบเขตของการวิจัย

การวิจัยจะศึกษาเรื่องแนวทางการพัฒนาบริหารจัดการอาหารทะเลแช่แข็งด้วยโลจิสติกส์ โดยผู้วิจัยจะใช้ข้อมูลกลุ่มอาหารทะเลแช่แข็งที่เกี่ยวข้อง เพื่อนำมาวิเคราะห์เปรียบเทียบ หาแนวทางในการพัฒนาการบริหารจัดการอาหารทะเลแช่แข็ง เพื่อให้สอดคล้องกับนโยบาย และแผนงานตามที่รัฐบาลได้ตั้งนโยบายไว้ ซึ่งรวมไปถึงการศึกษาวิจัยทั้ง กฎ ระเบียบ ข้อบังคับที่เกี่ยวข้อง และรวมถึงนโยบายมติคณะรัฐมนตรีที่เกี่ยวข้องกับเรื่องนี้

1. ขอบเขตด้านเนื้อหา อุตสาหกรรมอาหารทะเลแช่แข็งในประเทศไทยในแง่ต่างๆ ทุกมิติของประเทศไทยเปรียบเทียบกับอุตสาหกรรมในต่างประเทศ รวมไปถึงบทความ เนื้อหา ทางวิชาการ และข้อมูลอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับงานวิจัยนี้
2. ขอบเขตด้านประชากร (พื้นที่ ที่จะศึกษา) โดยจะศึกษาพื้นที่ในเขตอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องกับอาหารทะเล และรายได้ของต่อหัวของประชากรของผู้ประกอบกิจการและที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมอาหารทะเลในประเทศไทย โดยจะใช้ข้อมูลในด้านต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมอาหารทะเลแช่แข็งในประเทศไทย มาทำการพิจารณาศึกษา เพื่อให้ได้มาในข้อมูลทางสถิติ ทำการวิเคราะห์สังเคราะห์ ออกมาเป็นผลลัพธ์ในงานวิจัยนี้
3. จะใช้ข้อมูลและเวลาศึกษา ตั้งแต่ ธ.ค.62 – พ.ค.63 ซึ่งรวมไปถึงการศึกษาวิจัยทั้ง กฎ ระเบียบ ข้อบังคับที่เกี่ยวข้องที่ผ่านมา และรวมถึงนโยบายมติคณะรัฐมนตรีที่เกี่ยวข้องกับเรื่องนี้

วิธีดำเนินการวิจัย

ในการวิจัยครั้งนี้ ผู้วิจัยมีความมุ่งหมายที่จะให้เป็นการวิจัยเชิงคุณภาพ จากข้อมูลทุติยภูมิ หนังสือ และเอกสารทางวิชาการ รายงาน เอกสารคู่มือ แบบสัมภาษณ์ ข้อมูลเศรษฐกิจ สถิติเศรษฐกิจ ระเบียบที่เกี่ยวข้อง เอกสารโครงการ/แผนงานการปฏิบัติงานของหน่วยงานอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง

1. การรวบรวมข้อมูล
 - 1.1 ข้อมูลทุติยภูมิ ดำเนินการโดยการศึกษาจากตำราและเอกสารต่างๆ
 - 1.2 ข้อมูลปฐมภูมิ ดำเนินการโดยการสัมภาษณ์เชิงลึกจากผู้ประกอบกิจการในด้านอุตสาหกรรมอาหารทะเลแช่แข็งของประเทศไทย และผู้ที่มีความรู้ความสามารถมากประสบการณ์ รวมไปถึงผู้ปฏิบัติหน้าที่ ผู้เชี่ยวชาญ และผู้ที่เกี่ยวข้องกับงานด้านอุตสาหกรรมอาหารทะเลแช่แข็ง
2. การวิเคราะห์ข้อมูล โดยดำเนินการโดยใช้การวิเคราะห์เนื้อหา (Context Analysis) และการวิเคราะห์เปรียบเทียบ และสังเคราะห์ข้อมูลทฤษฎี หลักการต่างๆ

3. การนำเสนอข้อมูล โดยนำเสนอข้อมูลแบบรายงานวิจัยเชิงพรรณนาและวิเคราะห์ นำเสนอแนวคิดใหม่ๆ จากการวิจัย

ผลการวิจัย

1. ยุทธศาสตร์โลจิสติกส์ขับเคลื่อนการค้าตลาดอาเซียน

- กลยุทธ์ที่ 1 ยกระดับการบริหารกลยุทธและโซ่อุปทานภาคเกษตรกรรมและภาคอุตสาหกรรมให้ได้มาตรฐาน โดยมีหน่วยงานหลักที่กำกับดูแลโซ่อุปทานภาคเกษตร คือ กระทรวงเกษตรและสหกรณ์และกระทรวงอุตสาหกรรม
- กลยุทธ์ที่ 2 เชื่อมโยงการค้าสู่รูปแบบพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ (E-Commerce) โดยมีหน่วยงานหลักที่กำกับดูแลและรับผิดชอบ คือ กระทรวงพาณิชย์ กระทรวงดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม
- กลยุทธ์ที่ 3 พัฒนาศักยภาพผู้ให้บริการโลจิสติกส์ (Logistics Service Provider: LSPs) ให้สามารถแข่งขันได้ โดยมีหน่วยงานหลักที่กำกับดูแลและรับผิดชอบ คือ กระทรวงพาณิชย์และกระทรวงคมนาคม

2. การนำระบบโลจิสติกส์เข้ามาพัฒนาในอุตสาหกรรมอาหารทะเลแช่แข็ง

- การจัดการควบคุมการไหลของคลังสินค้า First in First out (FIFO) จัดการส่งสินค้าตามใบสั่งซื้อ
- การจัดเก็บสินค้าแยกตามชนิดของสินค้า โดยแบ่งแยกออกเป็นหมวดหมู่
- การเคลื่อนย้ายสินค้า สินค้าที่มีการเคลื่อนย้ายบ่อย ควรนำวางไว้ใกล้กับประตูเข้าออก
- การจัดหาวัสดุดิบ ระหว่างจุดเริ่มต้นตลอดไปจนถึง จุดที่การบริโภคสินค้า
- คลังสินค้า การตรวจสอบความถูกต้องของสินค้าอย่างแม่นยำ และเพิ่มความรวดเร็วในการรับ – เบิกจ่ายสินค้า
- เอกสาร นำเทคโนโลยีเข้ามาช่วย เพื่อลดการทำงานที่ซ้ำซ้อน

3. การพัฒนาการนำระบบโลจิสติกส์เข้ามาใช้ในอุตสาหกรรมอาหารทะเลแช่แข็ง

- การคาดการณ์ปริมาณของลูกค้า เพื่อการวางแผนการจัดซื้อ จัดหาวัสดุดิบ ในการผลิตให้ทันต่อความต้องการ
- ปรับมุมมองของพนักงานในทีมให้มีความเข้าใจในเรื่องของการจัดการสินค้าให้มีความกระชับ และลดค่าใช้จ่ายให้มากยิ่งขึ้น การวางแผนจัดส่งสินค้าให้ลูกค้าให้ได้สินค้าที่ถูกต้องและรวดเร็ว
- ประสานงานหน่วยงาน MKT เพื่อการคาดการณ์ปริมาณความต้องการของลูกค้า
- บริหารจัดการการผลิตไม่ให้ออกเกินความต้องการและสิ้นเปลืองพื้นที่การจัดเก็บ
- มีการพัฒนาระบบ SAP-EWM (Extended Warehouse Management) เข้ามาช่วยควบคุมการจัดเก็บ – เบิกจ่ายสินค้าในคลัง เพิ่มความถูกต้องในการจ่ายสินค้า รวมทั้งการ Tracking ข้อมูลย้อนหลังเพื่อทำการวิเคราะห์

4. วิธีการลดต้นทุนในอุตสาหกรรมอาหารทะเลแช่แข็ง

- คลังสินค้า มีการจัดการบริหารสินค้าคงคลัง ไม่เก็บหรือ Stock สินค้ามากเกินไป มีการประสานงานที่มวางแผน ทีมขายเพื่อติดตามสินค้าคงคลัง
- ห้องเย็น จัดการพื้นที่จัดเก็บให้เก็บได้มากที่สุด รวมเศษสินค้าที่มีน้อยๆเข้าไว้ด้วยกันวางแผนการรับสินค้าเบิก – จ่าย เพื่อลดค่าใช้จ่ายในการฝากแช่ ลดการเคลื่อนย้ายบ่อยๆ
- จัดส่งสินค้า ลดค่าใช้จ่ายขนส่งโดยใช้รถแต่ละรอบให้มีประสิทธิภาพสูงสุด
- แผนการผลิต วางแผนการผลิตสินค้าในช่วงเวลาที่เหมาะสม ต้นทุนของวัตถุดิบ ระยะเวลาสินค้าคงคลัง
- จัดเตรียม Packaging ตามปริมาณที่สั่งซื้อ ให้สอดคล้องกับแผนการผลิตหรือลดต้นทุนการทำงานที่ซับซ้อน
- ตรวจสอบความถูกต้องของลูกค้า ต้องไม่ผลิตสินค้าเกินปริมาณที่ต้องการเป็นระยะเวลานาน เพราะสินค้าจะเสื่อมสภาพและเสียหาย
- การรักษาพนักงานที่มีทักษะการทำงานที่ดี เน้นเพิ่มประสิทธิภาพพนักงาน ลดการทำงานที่ซ้ำซ้อน
- การบริหารสินค้าคงคลัง นำเทคโนโลยีใหม่ๆ เข้ามาพัฒนากระบวนการผลิต

5. การนำระบบโลจิสติกส์เข้ามาพัฒนาบริหารจัดการอุตสาหกรรมอาหารทะเลแช่แข็งเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพ

- มีต้นทุนที่เหมาะสมและแข่งขันได้
- สามารถลดต้นทุนในด้านการจัดเก็บ เพราะสามารถคำนวณเนื้อที่การเก็บสินค้าได้อย่างแม่นยำ รวมทั้งระบบการเก็บ การจ่ายสินค้าก็สามารถนำระบบอัตโนมัติมาใช้แทนได้
- มีการกำหนดเป้าหมาย วิธีการที่ชัดเจน และต้องมีการติดตามความคืบหน้าของงานและประเมินผลของงานอย่างต่อเนื่อง
- เชื่อมโยงกระบวนการทำงาน ตั้งแต่ต้นทางจนถึงการจัดส่งปลายทาง เพื่อตอบสนองความต้องการของลูกค้า การบริหารจัดการ Stock ข้อมูลข่าวสารที่ครอบคลุม ระบบการทำงานที่เชื่อมโยงไปยังหน่วยงานต่างๆ

การวิจัยศึกษาเรื่อง “แนวทางการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ เพื่อการบริหารจัดการเพื่อลดต้นทุน เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพทางการผลิตและคุณภาพสินค้าอาหารทะเลแช่แข็ง” โดยแผนยุทธศาสตร์โลจิสติกส์ เป็นกลไกสำคัญในการขับเคลื่อนเศรษฐกิจของประเทศไปสู่การเป็นศูนย์กลางการค้าและบริการในภูมิภาคอาเซียน ตามแผนการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ 3 (ปี พ.ศ. 2560 – 2564) โดยเฉพาะยุทธศาสตร์ที่ 1 การพัฒนาเพิ่มมูลค่าระบบโซ่อุปทาน ที่เน้นพัฒนายกระดับมาตรฐานระบบการบริหารจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทานให้ได้มาตรฐานสากล สนับสนุนการสร้างมูลค่าเพิ่ม และสามารถบริหารจัดการตลอดทั้งโซ่อุปทานจนถึงจุดจำหน่ายสินค้าสู่ผู้บริโภคได้ ทั้งนี้โดยมุ่งเป้าไปที่กลุ่มเกษตรกรและผู้ประกอบการธุรกิจตั้งแต่ระดับฟาร์มจนถึงผู้บริโภค โดยการนำระบบโลจิสติกส์เข้ามาพัฒนาในอุตสาหกรรมอาหารทะเลแช่แข็ง วิธีการลดต้นทุนในอุตสาหกรรมอาหารทะเลแช่แข็ง และการนำระบบโลจิสติกส์เข้ามาพัฒนาบริหารจัดการอุตสาหกรรมอาหารทะเลแช่แข็งเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพ เป็นต้น

ข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย

1. ควบคุมกำกับการบริหารจัดการ ระบบโครงข่ายการคมนาคมขนส่งตามจุดผ่านแดนเพื่อผลักดันให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลาง (Hub) ของอนุภูมิภาค ในการเก็บสินค้า เพื่อการลดต้นทุนทางด้านโลจิสติกส์และเพิ่มศักยภาพในการแข่งขันของประเทศ
2. การกำหนดแผนการผลิต การจัดซื้อ จัดเตรียมให้สอดคล้องต่อเนื่องเชื่อมโยงไม่สะดุด โดยเพิ่มมูลค่าระบบโซ่อุปทาน เน้นไปที่กลุ่มเกษตรกรและผู้ประกอบการธุรกิจตั้งแต่ระดับฟาร์ม จนส่งมอบสินค้าถึงผู้บริโภค เพื่อให้เกิดการสร้างประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ตั้งแต่ในฟาร์ม โดยควบคุมกระบวนการผลิตให้ได้มาตรฐานสากล มีประสิทธิภาพและแข่งขันได้
3. การเชื่อมโยงข้อมูลข่าวสารให้ครอบคลุมตามความต้องการของลูกค้า รวมถึงการเชื่อมโยงฐานข้อมูลระหว่างองค์กรตลอดโซ่อุปทาน เพื่อให้เกิดการบูรณาการด้านข้อมูลผ่านกระบวนการทำงานที่มีการสนับสนุนด้วยนวัตกรรมเทคโนโลยีในการจัดเก็บและบริหารข้อมูล เพื่อนำไปใช้ให้เป็นประโยชน์ต่อการตัดสินใจทางธุรกิจ และยกระดับประสิทธิภาพการดำเนินงานแบบครบวงจร
4. พัฒนานวัตกรรมทางเทคโนโลยีและอินเทอร์เน็ต ระบบให้ทางลูกค้าสามารถดู Tracking สินค้าผ่านระบบ Online รวมทั้งสามารถดู Process ของการผลิตได้อย่าง real time เพื่อความเชื่อมั่นและสะดวกต่อความต้องการ ทำให้เกิดการขับเคลื่อนเกิดการขยายตัวของมูลค่าทางเศรษฐกิจ

ข้อเสนอแนะในการทำวิจัยครั้งต่อไป

1. นำระบบ AI เข้ามาผสมผสานกับระบบโลจิสติกส์ เพื่อยกระดับการทำงานที่มีประสิทธิภาพช่วยเพิ่มการแข่งขันได้สูงขึ้น
2. นำระบบการใช้หุ่นยนต์ หรือเครื่องจักรให้มากขึ้น เพื่อลดความผิดพลาด รวมถึงอาจมีโปรแกรมที่สามารถตรวจสอบได้ว่าสินค้าจัดเก็บอยู่ตรงไหน เพื่อให้ง่ายต่อการทำงาน
3. เพิ่มการบริหารจัดการสินค้าคงคลังไม่ให้อกจนเกินความต้องการ โดยนำระบบโปรแกรมของคอมพิวเตอร์ มาใช้ในการตรวจสอบ และควบคุมสินค้า