



จดหมายข่าว : NEWSLETTER

กองยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ Sharing Economy Logistics

เศรษฐกิจแบบแบ่งปัน
ในภาคบริการโลจิสติกส์
Sharing Economy Logistics

โครงการศึกษาการจัดทำกรอบแนวทางการพัฒนา
เพื่อการบริหารจัดการโซ่ความเย็น (Cold Chain)
ในสินค้าพืชผักและผลไม้ของสถาบันเกษตรกรในพื้นที่เขต
พัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (EEC) และจังหวัดใกล้เคียง

ข่าวสารโลจิสติกส์

ข่าวสารบ้าน กลจ.

สถิติด้านโลจิสติกส์ไทย

เกร็ดความรู้ด้านโลจิสติกส์
Logistics Fun Facts

ปีที่ 3 ฉบับที่ 1 เดือนมกราคม-มิถุนายน 2563
Vol.3 No.1 January-June 2020

บทบรรณาธิการ

การเปลี่ยนแปลงเทคโนโลยีที่เกิดขึ้นในปัจจุบัน ทำให้ตลาดพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์เติบโตขึ้นอย่างรวดเร็ว ส่งผลให้ภาคธุรกิจจำเป็นต้องปรับเปลี่ยนรูปแบบการดำเนินธุรกิจให้ทันต่อความเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้น โมเดลธุรกิจในรูปแบบเศรษฐกิจการแบ่งปัน (Sharing Economy) ถูกกล่าวถึงอย่างกว้างขวาง รวมถึงในธุรกิจโลจิสติกส์ด้วยเช่นกัน โมเดลธุรกิจในรูปแบบนี้จะช่วยให้เกิดการลดต้นทุนการดำเนินการที่เกิดจากการแบ่งปันทรัพยากรระหว่างกัน ซึ่งเป็นทางเลือกหนึ่งในการสร้างการเติบโตให้ผู้ประกอบการโลจิสติกส์ของไทย ที่ส่วนใหญ่เป็นผู้ประกอบการรายย่อย (SME) ซึ่งเป็นกลุ่มผู้ประกอบการโลจิสติกส์ที่สำคัญกลุ่มหนึ่งที่ได้รับ การส่งเสริมและสนับสนุนให้มีความสามารถทางการแข่งขันมากขึ้น ภายใต้แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ 3 (พ.ศ.2560-2565)

ดังนั้น กองยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ (กลจ.) ได้จัดทำจดหมายข่าว กลจ. ฉบับนี้ ซึ่งประกอบด้วยเศรษฐกิจแบบแบ่งปันในภาคบริการโลจิสติกส์ (Sharing Economy Logistics) บทความเรื่อง โครงการศึกษาการจัดทำกรอบแนวทางการพัฒนาเพื่อการบริหารจัดการโซ่ความเย็น (Cold Chain) ในสินค้าพืชผักและผลไม้ของสถาบันเกษตรกรในพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (EEC) และจังหวัดใกล้เคียง ซึ่งได้รับความร่วมมือจากกองนโยบายและแผนพัฒนาการเกษตร สำนักงานเศรษฐกิจการเกษตร กระทรวงเกษตรและสหกรณ์ในการอนุเคราะห์ให้ข้อมูลและบทความที่เกี่ยวข้อง นอกจากนี้ ยังมีข่าวสารโลจิสติกส์ ข่าวสารบ้าน กลจ. สถิติด้านโลจิสติกส์ไทย และเกร็ดความรู้ด้านโลจิสติกส์ (Logistics Fun Facts) ทั้งนี้ คณะผู้เขียนหวังว่าผู้อ่านจะได้รับประโยชน์จากจดหมายข่าว กลจ. และพร้อมรับฟังข้อคิดเห็นเพื่อใช้ประกอบการปรับปรุงจดหมายข่าวให้ดียิ่งขึ้นต่อไป

จดหมายข่าว
กองยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์
ปีที่ 3 ฉบับที่ 1 เดือนมกราคม - มิถุนายน 2563

จดหมายข่าวกองยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ (กลจ.) เป็นเอกสารสื่อสารความรู้และ พัฒนาการด้านการขนส่งและโลจิสติกส์ รวมทั้งผลการดำเนินการของกองยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ ทั้งนี้ เนื้อหาในจดหมายข่าวเป็นเพียงข้อคิดเห็นของผู้เขียนเท่านั้น ท่านที่ประสงค์จะสมัครสมาชิก ส่งบทความ หรือเสนอข้อคิดเห็นโปรดติดต่อ

กองยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์
สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ
962 ถนนกรุงเกษม แขวงวัดโสมนัส
เขตป้อมปราบศัตรูพ่าย กรุงเทพฯ 10100
หรือ ส่งอีเมลมาที่ logistic@nesdc.go.th
เว็บไซต์ bit.ly/LSO-NESDB

ที่ปรึกษา
ทศพร ศิริสัมพันธ์
ณฐา พิชยนันท์
ธิดา พัทธธรรม

คณะผู้จัดทำ
กองยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์

สารบัญ

5

เศรษฐกิจแบบแบ่งปันในภาคบริการโลจิสติกส์
Sharing Economy Logistics

10

โครงการศึกษาการจัดทำกรอบแนวทางการพัฒนา
เพื่อการบริหารจัดการโซ่ความเย็น (Cold Chain)
ในสินค้าพืชผักและผลไม้ของสถาบันเกษตรกรในพื้นที่เขต
พัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (EEC) และจังหวัดใกล้เคียง

13

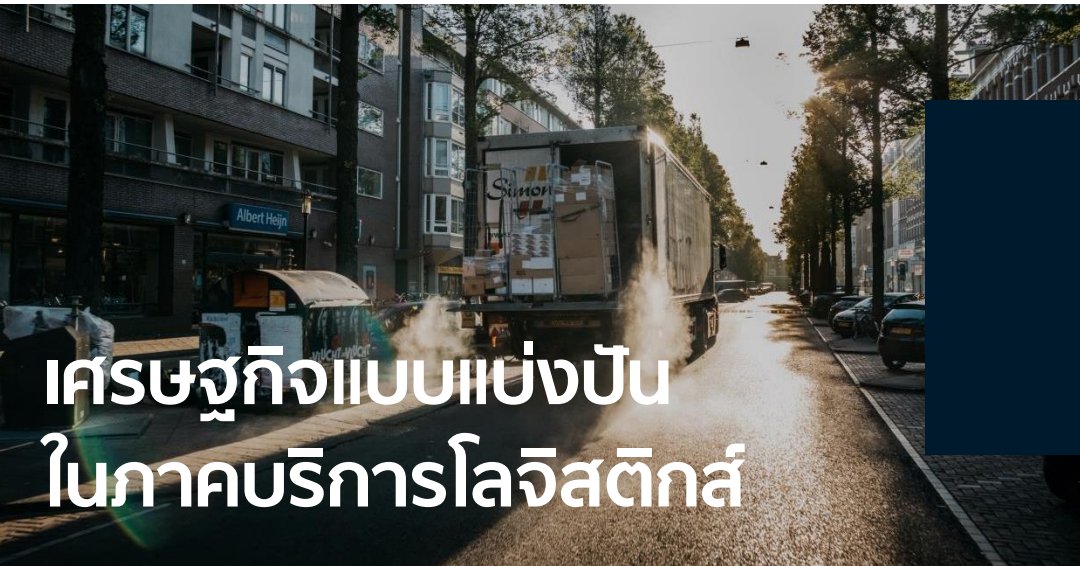
ข่าวสารโลจิสติกส์

ข่าวสารบ้าน กลจ.
สถิติด้านโลจิสติกส์ไทย

14

เกร็ดความรู้ด้านโลจิสติกส์
Logistics Fun Facts

15



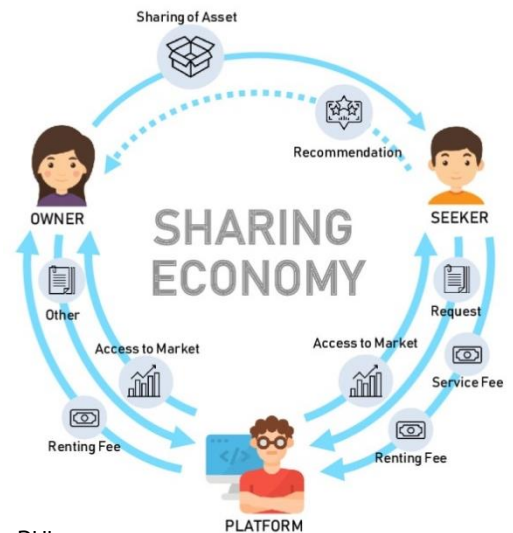
Sharing Economy Logistics

เศรษฐกิจแบบแบ่งปัน ในภาคบริการโลจิสติกส์

เศรษฐกิจแบบแบ่งปันคืออะไร

การดำเนินธุรกิจการค้าและการบริการในอดีตเป็นไปในรูปแบบดั้งเดิมที่มีลักษณะเส้นตรง (Linear) ซึ่งอธิบายให้เข้าใจโดยง่าย คือ ในการผลิตสินค้าอย่างใดอย่างหนึ่ง โรงงานอุตสาหกรรมจะทำหน้าที่ผลิตสินค้านั้น ๆ และส่งต่อให้ผู้จัดจำหน่ายทำหน้าที่กระจายสินค้า ขณะที่ลูกค้าซื้อสินค้าและเป็นเจ้าของสินค้านั้นตลอดอายุการใช้งาน ซึ่งต่อมากระบวนการลักษณะนี้เริ่มมีการเปลี่ยนแปลงอย่างชัดเจนตั้งแต่ปี 2551 หรือภายหลังวิกฤตซับไพรม์ (Subprime Crisis) โดยมีการพัฒนาเทคโนโลยีการประมวลผลแบบกลุ่มเมฆ (Cloud Computing) ขึ้น เป็นระบบคอมพิวเตอร์ขนาดใหญ่ที่รองรับการใช้งาน การประมวลผล ตลอดจนการจัดเก็บข้อมูลได้อย่างมหาศาล โดยทำงานบนเครือข่ายอินเทอร์เน็ตที่ให้บริการอย่างใดอย่างหนึ่งกับผู้อื่น ทั้งนี้ผู้ให้บริการจะแบ่งปันทรัพยากรให้กับผู้ใช้บริการ โดยผู้ใช้ไม่จำเป็นต้องเป็นเจ้าของในสินทรัพย์ดังกล่าว

เศรษฐกิจแบบแบ่งปัน (Sharing Economy) มีความโดดเด่นตามรูปแบบธุรกิจบนเครือข่าย (Network) ที่มีค่าคอมมิชชั่นเล็กน้อยต่อการทำธุรกรรม



ที่มา: DHL

กราฟิก: กลจ. สศช.

สิ่งสำคัญของแพลตฟอร์มการแบ่งปันนี้อยู่ที่การใช้ซอฟต์แวร์เพื่อเป็นระบบกลางในการเชื่อมโยงความต้องการของลูกค้ากับผู้ประกอบการ โดยมีผู้ให้บริการเศรษฐกิจแบบแบ่งปันเป็นผู้บริหารจัดการสินทรัพย์ที่กำหนด ซึ่งตรงกันข้ามกับโมเดลธุรกิจแบบดั้งเดิมที่บริษัทต่าง ๆ จะให้ความสำคัญกับอุตสาหกรรมเพื่อผลิตสินทรัพย์ที่ดีที่สุดสำหรับการใช้งาน ตัวอย่างเช่น Uber เป็นธุรกิจที่ให้บริการรถยนต์ แต่กลับไม่มีรถยนต์เป็นสินทรัพย์ของบริษัทเอง หรือ Airbnb ที่ให้บริการห้องพักที่พักรัก แต่ไม่ได้มีที่พักเป็นของตัวเองเช่นกัน แต่เป็นไปในลักษณะของการให้บริการผ่านดิจิทัลแพลตฟอร์มรูปแบบต่าง ๆ สำหรับให้เจ้าของสินทรัพย์ตัวจริงหรือผู้ให้บริการกับผู้ใช้บริการสามารถทำการซื้อขายแลกเปลี่ยนกัน



จากการพัฒนาเทคโนโลยีนี้ไปสู่การดำเนินธุรกิจรูปแบบใหม่ที่ทำให้ผู้บริโภคเข้าถึงสินค้าและบริการชั่วคราวมากขึ้น โดยมีแพลตฟอร์มออนไลน์เป็นตัวกลาง ซึ่งรูปแบบธุรกิจที่วันนี้เรียกว่า

ทั้งนี้ จากรายงานของ PricewaterhouseCoopers พบว่าปัจจุบันธุรกิจที่มีการแบ่งปันที่สำคัญหลัก ๆ ไว้ 5 ประเภท คือ การท่องเที่ยว การแบ่งปันรถยนต์ การเงิน การจัดหาบุคลากรเข้าทำงาน และการสตรีมมิ่งเพลง/วิดีโอ

ภาพแสดงความแตกต่างระหว่างรูปแบบการดำเนินธุรกิจแบบดั้งเดิมและเศรษฐกิจแบบแบ่งปัน



ที่มา: DHL

กราฟิกโดย: กลจ. สศช.

1. **ด้านการขนส่ง (Transport)** การแบ่งปันด้านการขนส่งแบ่งออกได้ 2 ประเภท คือ

1.1 **การขนส่งสินค้า (Freight Transport)** ซึ่งปัจจุบันมีการแบ่งปันการขนส่งในหลายรูปแบบ โดยในบทความนี้จะขอ ยกตัวอย่างพอสังเขป



การขนส่งแบบรวมเที่ยว (Consolidation)

ผลพวงจากการพัฒนาเทคโนโลยีสมัยใหม่ทำให้พฤติกรรมของผู้บริโภคเปลี่ยนแปลงไป เกิดการสั่งซื้อสินค้าในขนาดและปริมาณที่ลดลงเมื่อเทียบกับในอดีตและมีความถี่ของคำสั่งซื้อมากขึ้น ส่งผลให้ผู้ให้บริการโลจิสติกส์จำเป็นต้องขนส่งสินค้าด้วยยานพาหนะที่มีขนาดเล็กลงเพื่อให้เหมาะสมกับปริมาณการขนส่งสินค้า ทั้งนี้ ในการสั่งซื้อหากสินค้ามาจากหลายซัพพลายเออร์ จะทำให้มีต้นทุนการขนส่งที่สูง ดังนั้นวิธีการหนึ่งที่สามารถช่วยลดต้นทุนหรือลดระดับสินค้าคงคลัง คือ การขนส่งแบบรวมเที่ยว เพื่อให้สามารถตอบสนองต่อระดับความต้องการการบริการ ในขณะที่ผู้ประกอบการนั้นใจได้วยังคงมีต้นทุนการขนส่งที่ต่ำ

4th



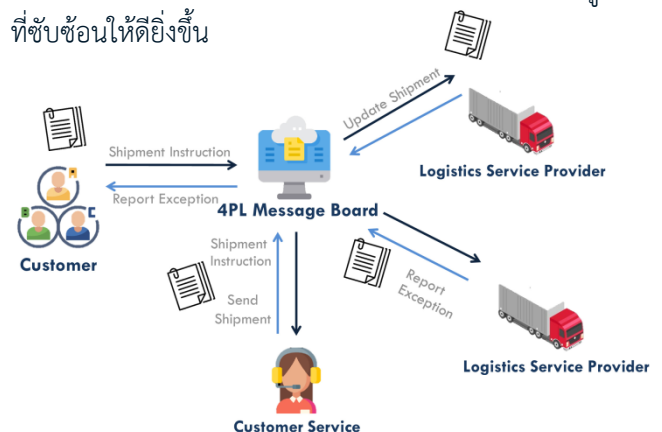
โลจิสติกส์บุคคลที่ 4 (Fourth-Party Logistics: 4PLs)

เศรษฐกิจแบบแบ่งปันในภาคบริการโลจิสติกส์



สำหรับในภาคบริการโลจิสติกส์นั้นมีการนำเอารูปแบบธุรกิจในลักษณะเศรษฐกิจแบบแบ่งปันมาใช้ในการจัดการโซ่อุปทานและโลจิสติกส์ เพื่อให้เกิดการบริหารจัดการทรัพยากรอย่างคุ้มค่าและมีประสิทธิภาพ ซึ่งจะช่วยให้สามารถลดต้นทุนโลจิสติกส์ได้ โดยมีกระบวนการแบ่งปันที่สำคัญหลัก ๆ 2 ส่วน คือ ด้านการขนส่งสินค้าและการจัดการคลังสินค้า โดยตัวอย่างของเศรษฐกิจแบบแบ่งปันในภาคบริการโลจิสติกส์ สามารถอธิบายได้ดังนี้

สำหรับการขนส่งสินค้าในโลกของเศรษฐกิจแบบแบ่งปันของภาคบริการโลจิสติกส์นั้น โลจิสติกส์บุคคลที่ 4 (Fourth-Party Logistics: 4PLs) ถือเป็นผู้เล่นสำคัญในธุรกิจการให้บริการขนส่งสินค้า ซึ่ง 4PLs พัฒนามาจาก 3PLs โดยเพิ่มการให้บริการด้วยเทคโนโลยีสารสนเทศ รวมถึงการให้คำปรึกษาเกี่ยวกับการพัฒนากระบวนการโลจิสติกส์และการจัดการโซ่อุปทาน โดยในการขนส่งสินค้า 4PLs จะสร้างแพลตฟอร์มเพื่อเชื่อม 3PLs หลายรายเข้าด้วยกัน เพื่อให้การบริการสามารถตอบสนองความต้องการของลูกค้าที่ซับซ้อนให้ดียิ่งขึ้น



ภาพ: ตัวอย่างการทำงานของ 4PL

ที่มา: OOCL Logistics

กราฟิกโดย: กลจ. สศช.

จดหมายข่าวโลจิสติกส์

โดยแพลตฟอร์มนี้จำเป็นต้องมีการสื่อสารแบบ Real Time ระหว่างผู้ให้บริการโลจิสติกส์และลูกค้า เพื่อให้สามารถจับคู่ความต้องการในการขนส่งและพื้นที่ขนส่งสินค้าที่คงเหลือลดปัญหาการขนส่งไม่เต็มตู้และการขนส่งเที่ยวเปล่าได้



การขนส่งสินค้าบนพื้นฐานของการขนส่งหลายรูปแบบ (Synchromodality)

เป็นแนวคิดเกี่ยวข้องกับการบูรณาการการไหลของสินค้าในทุกโหมดของการขนส่ง สร้างขึ้นบนพื้นฐานของแนวคิดการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multimodal approach) ซึ่งมักจะขึ้นอยู่กับการใช้งานของตู้คอนเทนเนอร์ แสดงถึงการขนส่งสินค้าที่ไร้รอยต่อจากต้นทางไปถึงปลายทางด้วยแต่ละโหมดที่ถูกปรับใช้อย่างครบวงจรในการไหลของการกระจายสินค้า เพื่อตอบสนองความต้องการเฉพาะของลูกค้า การเชื่อมต่อของยานพาหนะนี้ทำให้มีการจัดส่งที่ประหยัดต้นทุนและประหยัดพลังงานมากขึ้น โดยต้องมีการแบ่งปันในวงกว้างเนื่องจากบางโหมดที่ต้องการขนาดของการจัดส่ง ต้องใช้ “การรวมกัน” ของปริมาณในลูกค้าห่วงโซ่อุปทานผ่านแพลตฟอร์มดิจิทัลที่จำเป็นต้องมีการแบ่งปันข้อมูลระหว่างกันของแต่ละโหมดการขนส่งและผู้ประกอบการที่ต้องการใช้บริการ

1.2 การขนส่งสินค้าในเขตเมืองแบบถึงมือผู้รับ (Last-Mile Delivery)



กระแส E-Commerce ทำให้พฤติกรรมผู้บริโภคเปลี่ยนแปลง เทรนด์การบริโภคแบบ “ของมันต้องมี” “อยากได้อะไรเมื่อไหร่ ก็สามารส่งได้” และความต้องการแบบ “On-demand Delivery” ปรับเปลี่ยนให้การขนส่งในเขตเมืองแบบถึงมือผู้รับมีความสำคัญมากขึ้น ดังนั้น เพื่อให้สามารถตอบสนองต่อลูกค้าทั่วทุกพื้นที่ การแบ่งปันการขนส่งหรือแบ่งปันรถในการขนส่งจึงเป็นกิจกรรมการแบ่งปันหนึ่งของการขนส่งรูปแบบนี้ เพื่อให้การให้บริการครอบคลุมในพื้นที่ที่ตนไม่ชำนาญเกิดความคล่องตัว และเพื่อก่อให้เกิดการใช้ประโยชน์สูงสุดจากการขนส่ง ซึ่งจะช่วยให้ประหยัดต้นทุนในการขนส่ง นอกจากนี้ ยังมีการพัฒนา Last-Mile Delivery ไปสู่ Last-Yard Delivery เพื่อสร้างมูลค่าเพิ่มให้กับการจัดส่งสินค้า โดยการติดตั้งตู้เก็บของบรรจุภัณฑ์ในอาคารอะพาร์ตเมนต์หรือสถานที่สาธารณะที่เข้าถึง ซึ่งทำให้พนักงานจัดส่งสามารถจัดส่งหลายแพคเกจได้ในครั้งเดียว สร้างความมั่นใจว่าลูกค้าสามารถรับได้ทุกที่ทุกเวลา

2. ด้านการจัดการคลังสินค้า (Warehousing Management)



การแบ่งปันด้านคลังสินค้า เป็นการบริหารจัดการเพื่อให้สามารถใช้ศักยภาพพื้นที่คลังสินค้าที่ว่างให้เกิดประโยชน์สูงสุด โดยใช้แพลตฟอร์มการแบ่งปันดิจิทัลในการบริหารกำลังการผลิตส่วนเกินของคลังสินค้าให้ “คลังสินค้ากลายเป็นบริการ” และให้บริการในลักษณะของการทำสัญญาระหว่างผู้ผลิตและผู้ให้บริการคลังสินค้า เป็นทางเลือกหนึ่งที่ทำให้ผู้ผลิตสินค้าไม่ต้องลงทุนในสินทรัพย์ที่มีมูลค่าสูงด้วยตนเอง ทำให้สามารถลดต้นทุนในส่วนของการบริหารจัดการคลังสินค้าลงได้ ซึ่งการแบ่งปันลักษณะนี้ยังสามารถนำไปสู่รูปแบบ “เครือข่ายไมโครโลจิสติกส์” ที่สามารถจัดตำแหน่งสินค้าคงคลังให้ใกล้ชิดกับลูกค้ามากขึ้นเพื่อเพิ่มความเร็วในการส่งมอบให้กับลูกค้าที่ต้องการบริการในวันถัดไปและวันเดียวกันมากขึ้น (Next-day and same-day service)



ทั้งนี้ การแบ่งปันเศรษฐกิจทำให้เกิดข้อได้เปรียบในการจัดการการขนส่งและห่วงโซ่อุปทาน บริษัทต่างๆ สามารถแบ่งปันสินทรัพย์ทางกายภาพให้มีประสิทธิภาพ เช่น คลังสินค้าหรือยานพาหนะ เช่นเดียวกับการไหลของข้อมูล (Information Flow) แพลตฟอร์มการแบ่งปันนวัตกรรมด้านยานพาหนะอนุญาตให้บริษัทต่าง ๆ แบ่งปันข้อมูลเกี่ยวกับสินทรัพย์ (Asset) เส้นทาง (Route) และอัตราการเติม (Fill rate) ทั้งนี้ World Economic Forum (WEF) ได้คาดการณ์ไว้ว่าภายในปี 2568 ตลาดรถบรรทุกจะใช้แพลตฟอร์มการขนส่งร่วมกันกว่าร้อยละ 15 และตลาดคลังสิน้าย้ายไปสู่ข้อตกลงการแบ่งปันกันถึงร้อยละ 20

เศรษฐกิจแบบแบ่งปัน กับโอกาสการเติบโตของ Startup



เศรษฐกิจแบบแบ่งปันเป็นแนวทางการดำเนินธุรกิจที่สำคัญที่จะส่งเสริมการเติบโตของธุรกิจ Startup เนื่องจากเศรษฐกิจแบบแบ่งปันนั้นมีรูปแบบโครงสร้างสินทรัพย์แบบ Asset light และเป็นโครงสร้างธุรกิจที่มีหนี้สินต่ำ เนื่องจากผู้ประกอบการไม่ได้ลงทุนในสินทรัพย์ถาวรขนาดใหญ่ ทำให้ไม่ต้องรับภาระเกี่ยวกับค่าเสื่อมราคา รวมทั้งการให้บริการผ่านแพลตฟอร์มที่จะทำให้ผู้ประกอบการสามารถเข้าถึงข้อมูลทั้งในเชิงคุณภาพและปริมาณ ซึ่งจะบ่งบอกถึงปัจจัยที่มีผลต่อความต้องการและพฤติกรรมผู้บริโภค ทำให้สามารถนำมาใช้ในการวางแผนการดำเนินธุรกิจที่ตอบโจทย์ต่อความต้องการและพฤติกรรมของผู้บริโภคได้ดียิ่งขึ้น ปัจจัยเหล่านี้จึงกลายเป็นปัจจัยสำคัญที่จะทำให้ Startup เติบโตได้ง่าย

ข้อจำกัดและความเสี่ยงของเศรษฐกิจแบบแบ่งปัน



แม้ว่าเศรษฐกิจแบบแบ่งปันในภาคโลจิสติกส์จะมีข้อดีในการช่วยลดต้นทุนด้านการขนส่งและการจัดการคลังสินค้าจากการลดการลงทุนในสินทรัพย์ถาวรต่าง ๆ อย่างไรก็ตาม ยังคงมีข้อจำกัดหลายประการที่ปรากฏขึ้น อาทิ การผลักภาระค่าขนส่งให้กับผู้บริโภค โดยแฝงค่าขนส่งไว้กับราคาของสินค้า และการปรับลดปริมาณหรือคุณภาพของสินค้าลง ซึ่งทำให้ผู้บริโภคได้รับสินค้าและบริการที่ไม่ตรงตามราคา ปริมาณ และคุณภาพจริง รวมทั้งการบิดเบือนราคาสินทรัพย์ตลาด

“เศรษฐกิจแบบแบ่งปัน หรือ Sharing Economy เป็นแนวทางการดำเนินธุรกิจ ที่สำคัญที่จะส่งเสริมการ เติบโตของธุรกิจ Startup”



จากการกำหนดราคาที่ไม่สอดคล้องหรือต่ำกว่าความเป็นจริง เพื่อให้ลูกค้าเลือกสินค้าและบริการของตน รวมถึงประเด็นที่ภาครัฐไม่สามารถควบคุมราคาสินค้าและบริการต่าง ๆ บนแพลตฟอร์มได้ โดยเฉพาะในเวลาสถานการณ์ไม่ปกติที่สินค้าบางประเภทมีความต้องการสูงมากหรือขาดตลาดในช่วงเวลาหนึ่ง อาจทำให้เกิดการกำหนดราคาที่สูงเกินความเป็นจริง ในขณะเดียวกัน อาจเกิดความเสี่ยงในการดำเนินธุรกิจที่ส่งผลต่อผู้ให้บริการแพลตฟอร์มเศรษฐกิจแบบแบ่งปันเช่นกัน ในกรณีที่การบริโภคนั้นลดลงกะทันหัน ซึ่งการดำเนินการเศรษฐกิจแบบแบ่งปันนั้น แพลตฟอร์มไม่ได้สัมพันธ์กับผู้ให้บริการ หรือผู้ให้บริการไม่ได้เป็นผู้ผลิตและไม่ได้เป็นเจ้าของสินทรัพย์เหล่านั้น ส่งผลให้ผู้ให้บริการแพลตฟอร์มจะไม่สามารถสร้างมูลค่าจากการให้บริการแพลตฟอร์ม และอาจต้องรับภาระในการช่วยพยุงสภาพคล่องของลูกค้าของแพลตฟอร์มนั้น ๆ ในการดำเนินธุรกิจในช่วงเวลาดังกล่าว

นอกจากนี้ พฤติกรรมผู้บริโภคที่เปลี่ยนแปลงไปทำให้เกิดวัฒนธรรมการบริโภคแบบชั่วคราว ที่ผู้บริโภคจะคำนึงถึงความสะดวกสบายและราคาสินค้ามาเป็นลำดับสำคัญ ไม่ได้เน้นความสัมพันธ์ระหว่างผู้ค้าและผู้บริโภคมากเท่าในอดีต ซึ่งในประเด็นนี้จะทำให้ผู้ค้ามีกลุ่มลูกค้าที่ไม่แน่นอน ไม่มีความต่อเนื่องในการบริโภค ทำให้ผู้ให้บริการอาจต้องมีการแข่งขันด้านราคาที่รุนแรงมากยิ่งขึ้นเพื่อดึงดูดลูกค้า

แนวทางการพัฒนาเศรษฐกิจแบบแบ่งปัน ในธุรกิจโลจิสติกส์ของประเทศไทยในอนาคต

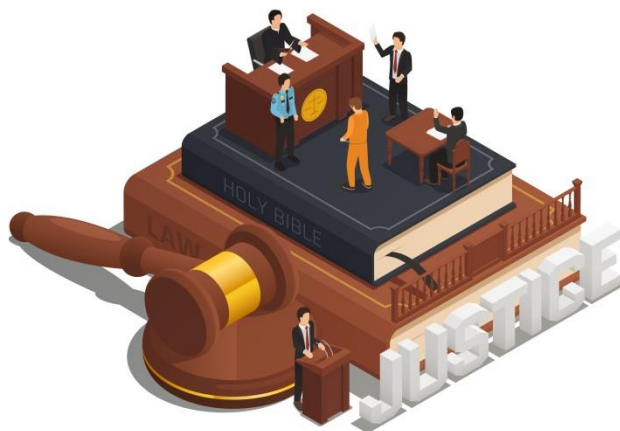
สำหรับการพัฒนาเศรษฐกิจแบบแบ่งปันในธุรกิจโลจิสติกส์ของประเทศไทย มีประเด็นการพัฒนาที่สำคัญประกอบด้วย การพัฒนาเทคโนโลยีด้านการสื่อสาร เพื่อสร้างเสถียรภาพในการติดต่อสื่อสาร ให้สามารถรองรับการใช้งานของอุปกรณ์เทคโนโลยีสมัยใหม่และเปลี่ยนผ่านสู่สังคมดิจิทัลอย่างเต็มรูปแบบ ตลอดจนสร้างการเข้าถึงเทคโนโลยีต่างๆ ของผู้ประกอบการ รวมถึงการสร้างความปลอดภัยและความปลอดภัยให้กับแพลตฟอร์มการแบ่งปัน เพื่อสร้างความมั่นใจให้กับผู้ประกอบการในการแลกเปลี่ยนข้อมูล ซึ่งข้อมูลต่างๆ ของแต่ละผู้ประกอบการและผู้ใช้บริการนั้นมีความสำคัญอย่างมากในการบริหารจัดการเศรษฐกิจแบบแบ่งปัน เพื่อให้การบริหารจัดการเศรษฐกิจการแบ่งปันเกิดประสิทธิภาพที่สุด



ขณะที่ภาครัฐ ภาคเอกชนและภาควิชาการจำเป็นต้องเตรียมความพร้อมด้านบุคลากรให้มีทักษะที่จำเป็นต่อการพัฒนาเศรษฐกิจแบบแบ่งปัน อาทิ การพัฒนาซอฟต์แวร์และแอปพลิเคชัน การเขียนโปรแกรมคอมพิวเตอร์ ทักษะการเป็นนักวิทยาศาสตร์ข้อมูล (Data Scientist) เพื่อให้ตรงต่อความต้องการของตลาดแรงงานและรองรับการเติบโตของตลาดออนไลน์



นอกจากนี้ ควรส่งเสริมการวิจัยและพัฒนาเทคโนโลยีและนวัตกรรมที่เกี่ยวข้องกับเศรษฐกิจแบบแบ่งปันในธุรกิจโลจิสติกส์ โดยเฉพาะการพัฒนาซอฟต์แวร์และแพลตฟอร์มการแบ่งปัน หรือการให้ความรู้ด้านเศรษฐกิจแบบแบ่งปันให้กับผู้ประกอบการโลจิสติกส์ โดยเฉพาะผู้ประกอบการรายย่อย (SME) และแนวทางการพัฒนาที่สำคัญอีกประการ คือ



การปรับปรุง แก้ไข และพัฒนาระเบียบและกฎหมายที่เกี่ยวข้อง ให้สามารถอำนวยความสะดวกต่อการพัฒนารูปแบบการดำเนินเศรษฐกิจดังกล่าว

ทั้งนี้ หากประเทศไทยสามารถพัฒนาเศรษฐกิจแบบแบ่งปันในธุรกิจโลจิสติกส์ได้ จะทำให้ผู้ประกอบการไทยสามารถเก็บเกี่ยวผลประโยชน์จากรูปแบบธุรกิจแบบแบ่งปันได้อย่างมีประสิทธิภาพมากขึ้น พร้อมทั้งจะสามารถดึงดูดความสนใจของนักลงทุนต่างชาติในการเข้ามาลงทุนในธุรกิจพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ที่จะช่วยสนับสนุนประเทศไทยให้เป็นศูนย์กลางในการกระจายสินค้าและบริการในภูมิภาคอาเซียนได้

โครงการศึกษาการจัดทำกรอบแนวทางการพัฒนาเพื่อการบริหารจัดการโซ่ความเย็น (Cold Chain) ในสินค้าพืชผักและผลไม้ของสถาบันเกษตรกรในพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (EEC) และจังหวัดใกล้เคียง

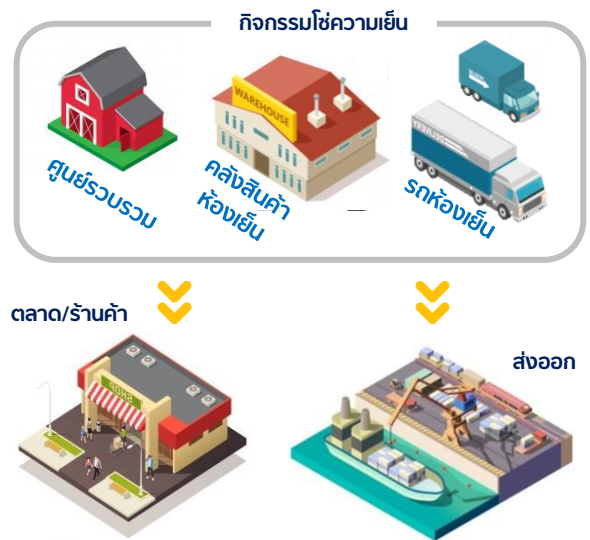
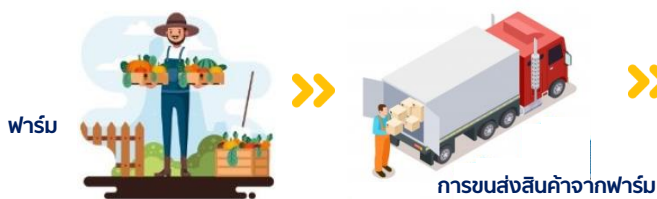
โดย สำนักงานเศรษฐกิจการเกษตร (สศก.) กระทรวงเกษตรและสหกรณ์

โซ่ความเย็น (Cold Chain) เป็นการบริหารจัดการกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับการเก็บเกี่ยว การขนส่ง การเก็บรักษา การกระจายสินค้า และการขายของสินค้า รวมถึงการใช้เครื่องมือ อุปกรณ์และการปฏิบัติ เพื่อให้สินค้าคงความสดและมีคุณภาพให้ยาวนานที่สุดในเงื่อนไขที่สภาพของอุณหภูมิที่ถูกต้องและเหมาะสมต่อการเก็บรักษาในแต่ละกระบวนการผลิต (R L Fuller, 1998) ซึ่งการใช้โซ่ความเย็นในสินค้าเกษตร โดยเฉพาะในกลุ่มสินค้าเกษตรและอาหาร มีความสำคัญมาก เนื่องจากเป็นการใช้และควบคุมอุณหภูมิที่ถูกต้องเหมาะสมต่อการเก็บรักษาในแต่ละกระบวนการผลิต ตั้งแต่การเก็บเกี่ยวจนถึงมือผู้จำหน่ายหรือผู้บริโภค ทั้งการเก็บเกี่ยว วิธีการบรรจุหรือบรรจุภัณฑ์ที่เหมาะสม การเก็บรักษา การกระจายสินค้า การขนส่ง และการขายของสินค้า ซึ่งช่วยยืดอายุการเก็บรักษาและรักษาคุณภาพของสินค้า ลดอัตราการสูญเสีย และสร้างความปลอดภัยในอาหาร ตลอดจนสร้างโอกาสในการขยายตลาดไปต่างประเทศ

ยุทธศาสตร์ที่ 1 การพัฒนาเพิ่มมูลค่าระบบห่วงโซ่อุปทาน
กลยุทธ์ที่ 1 ยกระดับการบริหารจัดการโลจิสติกส์และห่วงโซ่อุปทานภาคเกษตรกรรมและภาคอุตสาหกรรมให้ได้มาตรฐาน

“...สนับสนุนการใช้เทคโนโลยี นวัตกรรมและเครื่องจักรสมัยใหม่ ในกระบวนการผลิต กระบวนการเก็บเกี่ยว กระบวนการหลังเก็บเกี่ยว และพัฒนาระบบโซ่ความเย็น (Cold Chain System) เพื่อลดความสูญเสียที่เกิดขึ้นทั้งกระบวนการ ลดต้นทุนห่วงโซ่การผลิต และสามารถตรวจสอบย้อนกลับได้...”

แผนยุทธศาสตร์การพัฒนา ระบบโลจิสติกส์
ของประเทศไทย ฉบับที่ 3 (พ.ศ.2560-2565) สศช.



ในปี 2561 มูลค่าตลาดโลจิสติกส์ที่ใช้โซ่ความเย็น (Cold Chain Logistics) หรือการบริหารจัดการคลังสินค้าและขนส่งแบบควบคุมอุณหภูมิของไทย ถือเป็นตลาดที่มีการเติบโตอย่างต่อเนื่อง โดยมีมูลค่าอยู่ที่ประมาณ 2.6 หมื่นล้านบาท หรือคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 5 ของตลาดธุรกิจโลจิสติกส์ทั้งหมด และมีแนวโน้มขยายตัวอย่างต่อเนื่องร้อยละ 8 ในอีก 3 ปีข้างหน้า (เป็น 3.5 หมื่นล้านบาท ในปี 2565) โดยมีปัจจัยสนับสนุนหลักมาจาก (1) การส่งออกสินค้าและเกษตรแปรรูปที่เพิ่มขึ้น โดยเฉพาะปริมาณส่งออกผลไม้สูงถึง 2.3 ล้านตัน (2) กลุ่มธุรกิจร้านสะดวกซื้อและเฟรนไชส์ที่มีแผนลงทุนขยายสาขาต่อเนื่องกว่า 1,000 สาขา (3) ความต้องการบริการด้านสาธารณสุขสะท้อนได้จากค่าใช้จ่ายด้านสุขภาพที่สูงกว่า 6 แสนล้านบาท (กระทรวงพาณิชย์, 2561)

ปี 2562 สำนักงานเศรษฐกิจการเกษตร (สศก.) ได้ดำเนินโครงการศึกษาการจัดทำกรอบแนวทางการพัฒนาเพื่อการบริหารจัดการโซ่ความเย็น (Cold Chain management) ในสินค้าพืชผักและผลไม้ของสถาบันเกษตรกรในพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (EEC) และจังหวัดใกล้เคียง มีวัตถุประสงค์ เพื่อศึกษารูปแบบการบริหารจัดการการใช้ระบบ

โซ่ความเย็นของสถาบันเกษตรกรที่ดำเนินธุรกิจรวบรวมผักและผลไม้ ตั้งแต่ระดับฟาร์มของสมาชิกสถาบันเกษตรกรมายังศูนย์รวบรวมผลผลิตของสถาบันเกษตรกร การเก็บรักษาผลผลิต จนถึงตลาดปลายทาง (ได้แก่ ทูเรียน มังคุด เงาะ สับปะรด มะม่วง ขนุน หน่อ และผักใบ) และจัดทำแนวทางการพัฒนาการบริหารจัดการโซ่ความเย็นที่มีความเชื่อมโยงระบบการจัดการตั้งแต่ระบบการบริหารจัดการพื้นที่ปลูกจนถึงส่งมอบสินค้า โดยใช้แบบสอบถามและการสัมภาษณ์เป็นเครื่องมือ และกำหนดกลุ่มเป้าหมายที่มีบทบาทสำคัญต่อการพัฒนาโซ่ความเย็นสินค้าเกษตร ประกอบด้วย สถาบันเกษตรกร 24 แห่ง หน่วยงานภาครัฐ ภาคเอกชน และสถาบันการศึกษา ในพื้นที่รวม 5 จังหวัด ได้แก่ จังหวัดชลบุรี ฉะเชิงเทรา ระยอง จันทบุรี และตราด

ผลการศึกษา

โครงสร้างพื้นฐานที่จำเป็นต่อการบริหารจัดการระบบโซ่ความเย็นของสถาบันเกษตรกร มี 3 ประเภท ได้แก่ 1) ศูนย์รวบรวมผลผลิต 2) ห้องเย็น และ 3) รถห้องเย็น โดยในส่วนของศูนย์รวบรวมผลผลิต มีสถาบันเกษตรกรที่มีศูนย์รวบรวมผลผลิตที่ได้รับมาตรฐาน GMP จำนวน 10 แห่ง (หรือคิดเป็นร้อยละ 41.67 จากกลุ่มเป้าหมายทั้งหมด) ที่เหลืออีก 14 แห่ง (หรือคิดเป็นร้อยละ 58.33 จากกลุ่มเป้าหมายทั้งหมด) ยังไม่ได้มาตรฐาน GMP สำหรับห้องเย็น มีสถาบันเกษตรกร 7 แห่ง ที่มีการใช้ประโยชน์ห้องเย็น (คิดเป็นร้อยละ 29.17 จากกลุ่มเป้าหมายทั้งหมด) โดยสถาบันเกษตรกรทั้ง 7 แห่ง มีห้องเย็นเป็นของตนเอง ที่เหลืออีก 17 แห่ง (คิดเป็นร้อยละ 70.83 จากกลุ่มเป้าหมายทั้งหมด) ไม่มีห้องเย็น ในส่วนของรถห้องเย็น มีสถาบันเกษตรกร 15 แห่งที่มีการใช้รถห้องเย็น โดยในจำนวนนี้มีสถาบันเกษตรกรเพียง 4 แห่ง ที่มีรถห้องเย็นเป็นของตนเอง (คิดเป็นร้อยละ 16.67 จากกลุ่มเป้าหมายทั้งหมด) ในขณะที่อีก 11 แห่ง (คิดเป็นร้อยละ 45.83 จากกลุ่มเป้าหมายทั้งหมด) ยังไม่มีรถห้องเย็นเป็นของตนเอง แต่ใช้การจ้างรถห้องเย็นของผู้ให้บริการรายอื่น จำนวน 4 แห่ง และใช้รถห้องเย็นของผู้ประกอบการที่มารับซื้อผลผลิต จำนวน 7 แห่ง

สถาบันเกษตรกร ในจังหวัดที่ทำการสำรวจ		โครงสร้างพื้นฐานที่เกี่ยวข้องกับระบบการจัดการโซ่ความเย็นของสถาบันเกษตรกร							
		ศูนย์รวบรวม		ห้องเย็น		รถห้องเย็น			ใช้รถห้องเย็นของ ผู้ประกอบการ (ลูกค้า)
		ไม่มี/ไม่ได้ GMP	ได้ GMP	ไม่มี	มี	ไม่มี	มีเป็นของตนเอง	จ้าง Outsource	
ชลบุรี	4 แห่ง	4	-	4	-	4	-	-	3
ฉะเชิงเทรา	6 แห่ง	1	5	3	3	4	2	-	1
ระยอง	4 แห่ง	2	2	4	-	4	-	2	-
จันทบุรี	5 แห่ง	4	1	2	3	4	1	-	3
ตราด	5 แห่ง	3	2	4	1	4	1	2	-
รวม	24 แห่ง	14	10	17	7	20	4	4	7

ที่มา: จากการสำรวจในพื้นที่ (สำนักงานเศรษฐกิจการเกษตร, 2562)

รูปแบบการบริหารจัดการโซ่ความเย็นในแต่ละสินค้าของสถาบันเกษตรกร มี 2 รูปแบบ คือ

1) วิธีการจัดการโซ่ความเย็น ณ อุณหภูมิแวดล้อม (อุณหภูมิสูงกว่าหรือเท่ากับ 25 องศาเซลเซียส) มีสินค้าที่เกี่ยวข้อง คือ พืชผลไม้สด ขนุน มะม่วง สับปะรด และผักใบ โดยในการจัดการโซ่ความเย็นจะไม่มีการลดอุณหภูมิให้กับผลผลิต แต่ควบคุมอุณหภูมิโดยหลีกเลี่ยงแสงแดด

2) วิธีการจัดการโซ่ความเย็น ณ อุณหภูมิต่ำกว่าอุณหภูมิแวดล้อม (อุณหภูมิต่ำกว่า 25 องศาเซลเซียส) มีสินค้าที่เกี่ยวข้อง คือ พืชผลไม้แช่เย็น/แช่แข็ง ที่ใช้ห้องแช่เย็น/แช่แข็งในการแปรรูปและจัดเก็บผลผลิต ระดับอุณหภูมิอยู่ระหว่าง -70 ถึง 15 องศาเซลเซียส มะม่วงและเห็ดที่ใช้ห้องเย็นในการจัดเก็บผลผลิตระหว่างรอการจัดส่ง โดยมะม่วงและเห็ดจัดเก็บในห้องเย็นที่อุณหภูมิ 10 และ 15 องศาเซลเซียสตามลำดับ รวมถึงมังคุดและเงาะ ที่ใช้วิธีลดความร้อนด้วยน้ำเย็น (Hydro Cooling) โดยนำผลผลิตไหลผ่านน้ำเย็นและเคลื่อนย้ายตามสายพาน ทำให้ผลผลิตมีอุณหภูมิประมาณ 1-2 องศาเซลเซียส

รูปแบบ	สินค้าเกษตร	วิธีการ	อุณหภูมิที่ใช้
การจัดการโซ่ความเย็น ณ อุณหภูมิแวดล้อม (มากกว่าหรือเท่ากับ 25 องศาเซลเซียส)  25°C	 พืชผลไม้สด  ขนุน  มะม่วง  สับปะรด  ผักใบ	ไม่มีการลดอุณหภูมิให้กับผลผลิต แต่ควบคุมอุณหภูมิโดยหลีกเลี่ยงแสงแดด	ประมาณ 25°C
	 พืชผลไม้ทั้งผล  พืชผลไม้แช่เย็น/แช่แข็ง	ใช้ห้องแช่เย็น/แช่แข็งในการจัดเก็บและแปรรูปผลผลิต	-18 ถึง -22°C -70 ถึง 15°C
	 มังคุด  เงาะ	ลดความร้อนด้วยน้ำเย็น (น้ำผสมน้ำแข็ง) หรือ Hydro Cooling โดยนำตะกร้า ผลผลิตไหลผ่านน้ำเย็นและเคลื่อนย้ายตามสายพาน	ประมาณ 1-2°C
	 มะม่วง	ใช้ห้องเย็นในการจัดเก็บผลผลิต	10°C
	 เห็ด	ใช้ห้องเย็นในการจัดเก็บผลผลิต	15°C

ที่มา : จากการสำรวจในพื้นที่ (สำนักงานเศรษฐกิจการเกษตร, 2562)

ประโยชน์ของระบบโซ่ความเย็นที่มีต่อผู้ประกอบการ สินค้าเกษตร มี 2 ประการ คือ



การลดความสูญเสีย/รักษาคุณภาพของผลผลิต
ของสินค้าต่างๆ เช่น ทุเรียนผลสด ขนุน มะม่วง
เงาะ มังคุด สับปะรด เห็ด และผักใบ ซึ่งหาก
พิจารณาอัตราความสูญเสียของผลผลิต นับตั้งแต่
การรวบรวมผลผลิตจนถึงการขนส่งสินค้าไปยัง
ปลายทาง พบว่า สินค้ากลุ่มผัก มีอัตราความสูญเสีย
ร้อยละ 4 ของปริมาณผักที่รวบรวม สินค้ากลุ่ม
ผลไม้ มีอัตราความสูญเสียร้อยละ 3 ของปริมาณ
ผลไม้ที่รวบรวม ซึ่งความสูญเสียดังกล่าว มาจาก
การสูญเสียน้ำหนักตามธรรมชาติ รวมถึงจาก
กิจกรรมต่าง ๆ เช่น การคัดเกรด การบรรจุ และ
การเคลื่อนย้าย

การสร้างมูลค่าเพิ่มให้แก่ผลผลิต

เกี่ยวข้องกับสินค้าชนิดเดียว คือ ทุเรียนแกะเนื้อ
แช่เย็น/แช่แข็ง ซึ่งสถาบันเกษตรกรสามารถใช้
ระบบโซ่ความเย็นแปรรูปเพื่อสร้างมูลค่าเพิ่มให้กับ
ผลผลิตทุเรียนผลสดที่คุณภาพไม่ผ่านเกณฑ์
การส่งออก ได้ถึงร้อยละ 25 ของราคารับซื้อทุเรียน
ผลสด



ปัญหาหรือข้อจำกัดที่พบจากผลการศึกษา ได้แก่ 1) ปัญหา
ด้านโครงสร้างพื้นฐานที่ยังไม่ได้มาตรฐาน การใช้ประโยชน์
ห้องเย็นไม่เต็มศักยภาพ และระบบไฟฟ้าไม่มีเสถียรภาพ รวมทั้ง
ข้อจำกัดเรื่องผังเมืองที่กำหนดพื้นที่สีเขียว ทำให้ไม่สามารถ
ขยายห้องเย็นที่มีขนาดใหญ่ได้ 2) ปัญหาด้านต้นทุนและ
การบำรุงรักษาระบบโซ่ความเย็นสูง 3) ปัญหาขาดข้อมูลและ
งานวิจัยที่เกี่ยวกับระบบการบริหารจัดการโซ่ความเย็นในระดับ
พื้นที่ 4) ปัญหาขาดความรู้ความเข้าใจในการใช้ระบบโซ่ความเย็น
ที่ถูกต้องและเหมาะสมกับสินค้าเกษตรของเกษตรกร สถาบัน
เกษตรกรและเจ้าหน้าที่รัฐ

แนวทางการพัฒนาด้านการบริหารจัดการ โซ่ความเย็น (Cold chain) ประกอบด้วย 3 แผนงาน ได้แก่



แผนการพัฒนาศักยภาพการบริหารจัดการ
โซ่ความเย็นในสินค้าเกษตรให้กับเกษตรกร
สถาบันเกษตรกร และผู้ประกอบการ

โดยพัฒนาทักษะความรู้ด้านการบริหารจัดการโซ่ความเย็น
สินค้าเกษตร สร้างและพัฒนาช่างฝีมือด้านการซ่อมบำรุงระบบ
โซ่ความเย็นสินค้าเกษตร โดยเฉพาะช่างท้องถิ่น สนับสนุน
การถ่ายทอดเทคโนโลยีและนวัตกรรมโซ่ความเย็นแก่เกษตรกร
ในรูปแบบต่างๆ อย่างต่อเนื่อง เช่น การจัดทำแผนพับ จัดบูธ
สร้างเครือข่ายผ่านระบบ Social และส่งเสริมการรวมกลุ่ม
เครือข่ายการผลิตและตลาดสินค้าเกษตร เป็นต้น



แผนการเพิ่มขีดความสามารถในการบริหาร
จัดการโซ่ความเย็นสินค้าเกษตรของสถาบัน
เกษตรกร

โดยพัฒนาการออกแบบบรรจุภัณฑ์ที่เหมาะสมในการทำธุรกิจ
สินค้าเกษตร สนับสนุนการเลือกใช้บรรจุภัณฑ์ที่เหมาะสมและ
เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม พัฒนาและปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐาน/
ที่เกี่ยวข้องกับโซ่ความเย็นสินค้าเกษตร เช่น อาคารรวบรวม
GMP ห้องเย็น รถห้องเย็น เป็นต้น สร้างต้นแบบ Cold Chain
Village สนับสนุนเงินทุนปลอดดอกเบี้ย ส่งเสริมการใช้ประโยชน์
จากระบบโซ่ความเย็นสินค้าเกษตรร่วมกัน สนับสนุนให้ชุมชน
เข้ามามีส่วนร่วมในการบริหารจัดการโซ่ความเย็นสินค้าเกษตร
ที่มีศักยภาพ เช่น การให้เช่าพื้นที่เพื่อติดตั้งไฟฟ้า 3 เฟส หรือ
จัดสร้างอาคารห้องเย็น สนับสนุนการใช้ระบบให้ความเย็น
แบบประหยัดพลังงาน สนับสนุนการใช้ระบบติดตามสถานการณ์
ขนส่ง และระบบการตรวจสอบย้อนกลับตั้งแต่ฟาร์มจนถึงการส่ง
มอบสินค้า



แผนการพัฒนาปัจจัยสนับสนุนด้านการ
บริหารจัดการโซ่ความเย็นสินค้าเกษตร

โดยสำรวจและจัดทำระบบฐานข้อมูลเกี่ยวกับระบบโซ่
ความเย็นให้เป็นปัจจุบัน จัดทำคู่มือการพัฒนาและส่งเสริม
มาตรฐานและวิธีปฏิบัติที่ดีในการบริหารจัดการระบบโซ่ความเย็น
สำหรับสินค้าเกษตร สนับสนุนวิจัยพัฒนาเพื่อการพัฒนา
โซ่ความเย็นสินค้าเกษตร รวมทั้งส่งเสริมและสนับสนุนการนำ
งานวิจัยไปใช้อย่างเป็นรูปธรรม

ข่าวสารโลจิสติกส์

วิ่งฟรี 3 เดือน “มอเตอร์เวย์พญา-มบาตพุด” เริ่มปลายเดือน พ.ค. นี้



โลจิสติกส์ไทย- นายปิยพงษ์ จิวพันธุ์กุลไพศาล ผู้อำนวยการกองทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง (มอเตอร์เวย์) กรมทางหลวง (ทล.) เปิดเผยว่า โครงการก่อสร้างมอเตอร์เวย์ หมายเลข 7 ช่วงพญา-มบาตพุด ระยะทาง 32 กม. ไม่ได้รับผลกระทบจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโควิด-19 รวมทั้งจากมาตรการการเคอร์ฟิวของรัฐบาลเพื่อควบคุมการแพร่ระบาด การก่อสร้างยังเป็นไปตามแผนโดยงานโยธาเกือบเสร็จ 100% ซึ่งมีการตรวจสอบระบบความปลอดภัยทางถนนในขั้นตอนก่อนการเปิดใช้งาน (Pre-Opening Stage) เสร็จเรียบร้อยแล้ว พร้อมเปิดให้ประชาชนได้ทดลองใช้ระบบมอเตอร์เวย์สายใหม่จากด่านต้นทางที่ด่านพญา จนถึงด่านปลายทางที่ด่านอุ้งเขาโดยไม่เก็บค่าผ่านทางตามกำหนดเดิมคือปลายเดือน พ.ค. นี้ จนถึงปลายเดือน ส.ค.63 รวม 3 เดือน

กช.เร่ง ก.ผังเมืองนครพนมเสร็จปลายปี 63 ขนส่งไทย-ลาวสะดวก



ผู้จัดการออนไลน์- นายปฐม เฉลยวาเรศ อธิบดีกรมทางหลวงชนบท (ทช.) เปิดเผยว่า ทช. ได้ดำเนินโครงการก่อสร้างถนนสาย ง ค3 และ ค4 ผังเมืองรวมเมืองนครพนม ประกอบด้วย ถนนสาย ง เป็นการก่อสร้างถนนใหม่ สายทางแยกจากถนนทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 212 มีจุดเริ่มต้นโครงการอยู่บริเวณหน่วยเรือรักษาความสงบเรียบร้อยตามลำแม่น้ำโขง และไปบรรจบกับถนนเพ็ญนครและถนนนิตโย ซึ่งปัจจุบันโครงการก้าวหน้าไปแล้วกว่าร้อยละ 29 ขณะนี้อยู่ระหว่างการก่อสร้างงานวางท่อระบายน้ำ งานก่อสร้างสะพาน และงานก่อสร้างผิวจราจรคอนกรีตเสริมเหล็ก คาดว่าจะก่อสร้างเสร็จสมบูรณ์ประมาณปลายปี 2563 เส้นทางดังกล่าวจะช่วยสนับสนุนยุทธศาสตร์ด้านโลจิสติกส์ การท่องเที่ยว รองรับการเจริญเติบโตของเมืองในอนาคต และแก้ไขปัญหาการจราจรที่หนาแน่นในเขตเมือง นอกจากนี้ จังหวัดยังรองรับการขนส่งสินค้าชายแดนอีกด้วย เนื่องจากนครพนมเป็นจังหวัดที่มีพรมแดนติดแม่น้ำโขง มีเขตชายแดนเชื่อมต่อไปยังสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาวที่มีการขนส่งสินค้า การท่องเที่ยวที่ขยายตัวอย่างต่อเนื่องและรวดเร็วอีกด้วย

เส้นทางรถไฟจีน-ลาว เริ่มติดตั้งรางรถไฟ คาดเมษายน 2564 เชื่อมรางสองประเทศ



สำนักข่าวซินหัว- เมื่อวันที่ 7 เมษายน 2563 มีการติดตั้งรางรถไฟประกอบเสร็จ ความยาว 25 เมตร จำนวน 1 ชิ้น ในพื้นที่ก่อสร้างเส้นทางรถไฟซึ่งอยู่บริเวณชานเมืองยวีซี (Yuxi) มณฑลยูนนาน นับเป็นการเริ่มต้นส่วนงานติดตั้งรางรถไฟของโครงการเส้นทางรถไฟจีน-ลาวช่วงภายในประเทศจีนจากเมืองยวีซีถึงด่านบ่อหาน (Mohan) สำหรับการก่อสร้างเส้นทางรถไฟช่วงภายในประเทศลาวนั้น ได้มีการเริ่มติดตั้งรางรถไฟในพื้นที่ก่อสร้างเส้นทางรถไฟในเขตนครหลวงเวียงจันทน์เมื่อวันที่ 27 มีนาคม 2563 แล้วเช่นกัน ทั้งนี้ คาดการณ์ว่า การดำเนินงานติดตั้งรางรถไฟของจีนและลาวจะมาบรรจบกันที่บริเวณชายแดนบ่อหานของมณฑลยูนนานในฝั่งจีนและชายแดนบ่อเต็นในฝั่งลาวได้ภายในเดือนเมษายน 2564 และจะสามารถเปิดให้บริการรถไฟตลอดสายได้ภายในสิ้นปี 2564 โดยเส้นทางรถไฟยวีซี-บ่อหานมีระยะทาง 508 กิโลเมตร กำหนดความเร็วเดินรถ 160 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ขณะนี้ ใช้งบประมาณการก่อสร้างไปแล้วประมาณ 38,450 ล้านหยวน คิดเป็นร้อยละ 76 ของงบลงทุนทั้งหมดของโครงการ

รถไฟขนส่งสินค้าจากจีน-บอสโกเปิดแล้ว คาดมูลค่าการค้าหลันาม-รัสเซียเพิ่มสูงขึ้น



Xinhua- นายเย่ หงปิน รองผู้จัดการใหญ่บริษัท Sinotrans สาขามณฑลยูนนาน และผู้จัดการใหญ่บริษัท Central South China International Land Port จำกัด ให้ข้อมูลว่า การค้าระหว่างนครฉางชากับกรุงมอสโกกว่าร้อยละ 90 ขนส่งโดยรถไฟ ขนส่งสินค้าสาย Hunan-Europe Express ซึ่งแต่เดิมการส่งออกสินค้าไปยังรัสเซียต้องไปแวะที่กรุงมอสโก ประเทศเบลารุส ดังนั้น การเปิดเส้นทางรถไฟโดยตรงระหว่างนครฉางชากับกรุงมอสโกนี้ จึงเป็นการเพิ่มโอกาสทางการค้าของทั้งสองฝ่าย นอกจากนี้ นายซือ ต้ายู่ ผู้จัดการใหญ่บริษัท Shouru Trading ให้ข้อมูลเพิ่มเติมว่า การเปิดใหม่นี้ ช่วยให้สามารถประหยัดต้นทุนจากการแวะจอดที่กรุงมอสโกประมาณ 1 แสนหยวนต่อเที่ยว รวมถึงระยะเวลาการเดินทางลง 3-5 วัน

รถไฟขนส่งสินค้าสาย Hunan-Europe Express เป็นเส้นทางรถไฟจีน-ยุโรปที่มีศักยภาพ 1 ใน 5 เมืองของจีน มีขบวนเดินรถกว่า 10 เส้นทางเชื่อมต่อหลายประเทศ เช่น ฮัมบูร์ก (เยอรมนี) ทาเชเคนต์ (อุซเบกิสถาน) มินส์ก (เบลารุส) Malaszewicze และวอร์ซอ (โปแลนด์) บูดาเปสต์ (ฮังการี) เตหะราน (อิหร่าน) Tiburg (เนเธอร์แลนด์) และมอสโก (รัสเซีย) มีปริมาณการขนส่งสินค้าโดยเฉลี่ยอยู่ที่ 7-8 เทียต่อสัปดาห์ ทั้งนี้ ในปี 2562 รถไฟขนส่งสินค้าสายนี้มีปริมาณการขนส่งสินค้ารวม 411 เทีย เพิ่มขึ้นจากปี 2561 ร้อยละ 189 สูงเป็นอันดับ 5 ของจีน

“ด่านโหย่วอิกวาน” การค้าคึกคักสู่ภาวะปกติแล้ว



Chinanews- ด้านการค้าสำคัญในเขตปกครองตนเองกว่างซีจ้วงได้ทยอยเปิดด่านตั้งแต่ต้นเดือนกุมภาพันธ์ที่ผ่านมา ทั้งด้านสากลทางบก ด้านการค้าชายแดน และด้านท่าเรือ หลังจากที่ต้องขยายวันหยุดต่อเนื่องหลังเทศกาลตรุษจีนเนื่องจากการระบาดของเชื้อไวรัสโคโรนาสายพันธุ์ใหม่ (COVID-19) โดยก่อนเปิดด่านเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องฝ่ายจีนและเวียดนามได้หารือเกี่ยวกับมาตรการเฝ้าระวังและควบคุมการแพร่ระบาดร่วมกัน ซึ่งหนึ่งในด้านที่ผู้ค้าไทยให้ความสนใจเป็นพิเศษ คือ “ด่านโหย่วอิกวาน” ในอำเภอระดับเมืองผิงเสียง เนื่องจากเป็นจุดหมายหลักของการส่งออกผลไม้ไทยเข้าสู่ประเทศจีน ด้านแห่งนี้กลับมาเปิดทำการตั้งแต่วันที่ 3 กุมภาพันธ์ 2563 โดยช่วงแรกของการทำงาน มีปริมาณรถบรรทุกที่ผ่านเข้า-ออกเฉลี่ยเพียงวันละ 15 คัน

ทั้งนี้ สถานการณ์ฟื้นตัวขึ้นจนกระทั่งกลับเข้าสู่ภาวะปกติในช่วงปลายเดือนกุมภาพันธ์ที่ผ่านมา โดยปริมาณรถบรรทุกที่ผ่านเข้า-ออกได้เพิ่มขึ้นเป็นวันละ 800-900 คัน ซึ่งสถานการณ์ดังกล่าวสอดคล้องกับแนวโน้มความต้องการนำเข้า-ส่งออกสินค้าของโรงงานผู้ผลิตที่ได้ทยอยเปิดดำเนินการเพิ่มมากขึ้นตามลำดับ

ข่าวสารบ้าน กลจ.

โครงการพัฒนาเครือข่ายความร่วมมือและติดตามการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ ระยะที่ 2



กลจ. ได้ลงพื้นที่ติดตามความก้าวหน้าการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ในพื้นที่จังหวัดแม่ฮ่องสอน เมื่อวันที่ 4-6 มีนาคม 2563 ภายใต้โครงการพัฒนาเครือข่ายความร่วมมือและติดตามการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ ระยะที่ 2 โดยได้หารือร่วมกับด้านศุลกากรแม่ฮ่องสอนและลงพื้นที่จุดผ่อนปรนการค้าชายแดนช่องทางบ้านห้วยต้นนุ่น เพื่อรับทราบภาพรวมในการดำเนินงาน การค้าและการขนส่งสินค้าทางถนนระหว่างประเทศไทย-สาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมา พร้อมสอบถามประเด็นต่าง ๆ ที่มีความสำคัญต่อการพัฒนาระบบโลจิสติกส์และการค้าชายแดนในพื้นที่ภาคเหนือ ซึ่ง กลจ. จะรวบรวมข้อมูลเชิงพื้นที่เพื่อใช้ประกอบการกำหนดนโยบายและแนวทางในการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยในระยะต่อไป

โครงการพัฒนาระบบข้อมูลโลจิสติกส์เพื่อประเมินขีดความสามารถในการแข่งขันด้านโลจิสติกส์ของประเทศไทย

กลจ. ร่วมกับศูนย์ความเป็นเลิศด้านโลจิสติกส์ มหาวิทยาลัยพระจอมเกล้าธนบุรี จัดทำโครงการระบบข้อมูลโลจิสติกส์เพื่อพัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขันด้านโลจิสติกส์ของประเทศไทย โดยลงพื้นที่ติดตามการพัฒนาระบบข้อมูลโลจิสติกส์ในพื้นที่ศึกษาดูงาน ณ ด้านศุลกากรนครพนมและสำนักงานขนส่งจังหวัดนครพนม เมื่อวันที่ 28 กุมภาพันธ์ 2563 และลงพื้นที่ด้านศุลกากรเชียงของและศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้าเชียงของ จ.เชียงราย เมื่อวันที่ 12 มีนาคม 2563 โดยได้มีการจัดประชุมกลุ่มย่อยเพื่อรับฟังความคิดเห็นร่วมกับภาครัฐและภาคเอกชนในพื้นที่ รวมทั้งหารือร่วมกันเกี่ยวกับแนวทางการเชื่อมโยงข้อมูลผ่านระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ สำหรับใช้เป็นแนวทางการพัฒนาระบบฐานข้อมูลด้านโลจิสติกส์ในระยะต่อไป



สถิติด้านโลจิสติกส์ไทย

	Q4/61	Q1/62	Q2/62	Q3/62	Q4/62	Trend
มูลค่าการค้าระหว่างประเทศ	4,067,652	3,882,792	3,810,756	3,823,894	3,559,295	
ดัชนีผลผลิตอุตสาหกรรม	104.52	109.83	100.17	99.22	97.46	
ดัชนีการส่งออกผลิตภัณฑ์	105.37	105.50	102.59	101.59	99.48	
ดัชนีสินค้าสำเร็จรูปคงคลัง	127.03	137.63	132.70	134.58	135.03	
ดัชนีอัตราส่วนสินค้าคงคลัง	124.39	137.01	143.57	133.30	139.20	
Baltic Dry index	1,327	798	994	2,030	1,563	
Gasohol 95	25.22	23.77	25.08	24.16	23.51	
Diesel	28.51	26.48	27.25	26.06	25.94	
NGV	15.97	16.25	15.94	15.67	15.65	

ที่มา: กระทรวงพาณิชย์ กระทรวงอุตสาหกรรม Bloomberg และ EPPO



เกร็ดความรู้ด้านโลจิสติกส์ Logistics Fun Facts

รู้หรือไม่...

เรือขนส่งสินค้าลำใหญ่ที่สุดของโลกสามารถบรรทุก
หอไอเฟล (Eiffel Tower) ที่มีน้ำหนักกว่า 10,100 ตันได้



จากการขนส่งไส้กรอกในแต่ละปี เมื่อนำไส้กรอกทั้งหมด
มาเรียงต่อกันจะพบว่ามีคามยาวไปถึงดวงจันทร์
(ระยะทางจากโลกถึงดวงจันทร์เท่ากับ 384,400 กม.)

ในสหรัฐอเมริกา มีการขนส่งอาหาร เฟอร์นิเจอร์
เครื่องใช้และอุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์ และเสื้อผ้า
มากที่สุด ซึ่งเป็นแหล่งรายได้สำคัญของบริษัทขนส่ง



โลจิสติกส์ (Logistics) มาจากคำว่า Logistique
ของภาษาฝรั่งเศส ในศตวรรษที่ 19 โดยมีจุดเริ่มต้นมา
จากการขนส่งทหารและสินค้าทางการทหาร

บาร์โค้ด (Barcode) ถูกนำมาใช้ระบุเพื่อติดตาม (Tracking)
รายการ ก่อนจะนำมาใช้ในซูเปอร์มาร์เก็ตในปี 2517 และ
ใช้ในธุรกิจค้าปลีก โลจิสติกส์และอุตสาหกรรมอื่น ๆ นับแต่นั้นมา



รายการอ้างอิง

ส่วนที่ 1 เศรษฐกิจแบบแบ่งปันในภาคบริการโลจิสติกส์

DHL Trend Research. *Sharing Economy Logistics*. Retrieved March 2, 2020 from https://www.dhl.com/content/dam/downloads/g0/about_us/logistics_insights/DHLTrend_Report_Sharing_Economy.pdf

Mason, R. and Harris, I. (2019). A Review of Freight and the Sharing Economy. Retrieved March 2, 2020 from https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/777699/fom_freight_sharing_economy.pdf

OOCL Logistics. OOCL Logistics Takes 4PL Services to the Next Level. Retrieved April 4, 2020 from <https://www.oocllogistics.com/eng/newsandmedia/news/2015/Pages/20151117.aspx>

Wieteska, Grazyna & Ocicka, Barbara. (2017). Sharing economy in logistics and supply chain management. *LogForum*. 13. 183-193. 10.17270/J.LOG.2017.2.6.

ส่วนที่ 2 โครงการศึกษาการจัดทำกรอบแนวทางการพัฒนาเพื่อการบริหารจัดการโซ่ความเย็น (Cold Chain) ในสินค้าพืชผักและผลไม้ของสถาบันเกษตรกรในพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (EEC) และจังหวัดใกล้เคียง

กองนโยบายและแผนพัฒนาการเกษตร. (2562). บทความโครงการศึกษาการจัดทำกรอบแนวทางการพัฒนาเพื่อการบริหารจัดการโซ่ความเย็น (Cold Chain) ในสินค้าพืชผักและผลไม้ของสถาบันเกษตรกรในพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (EEC) และจังหวัดใกล้เคียง.

ส่วนที่ 3 ข่าวสารโลจิสติกส์

โลจิสติกส์ไทม์. (2563). วังฟรี 3 เดือน “มอเตอร์เวย์พญา-มาบตาพุด” เริ่มปลายเดือน พ.ค. นี้. สืบค้นเมื่อวันที่ 17 เมษายน 2563 จาก <http://www.logisticstime.net/archives/19970>

ผู้จัดการออนไลน์. (2563). ทพ.เร่ง ถ.ฝั่งเมืองนครพนมเสร็จปลายปี 63 หนุนขนส่งไทย-ลาวสะดวก. สืบค้นเมื่อวันที่ 21 เมษายน 2563 จาก <https://mgronline.com/business/detail/9630000041742>

Yunnan Net News. (2563). เส้นทางรถไฟจีน-ลาว เริ่มติดตั้งรางรถไฟ คาด เมษายน 2564 เชื่อมรางสองประเทศ. สืบค้นเมื่อวันที่ 17 เมษายน 2563. จาก <http://yn.yunnan.cn/system/2020/04/07/030638285.shtml>

Xinhuanet. (2563). รถไฟขนส่งสินค้าฉางชา-มอสโกเปิดแล้ว คาดมูลค่าการค้าหุนาน-รัสเซียเพิ่มสูงขึ้น. สืบค้นเมื่อวันที่ 17 เมษายน 2563. จาก http://www.hn.xinhuanet.com/2020-03/25/c_1125763550.htm

Chinanews. (2563). “ด่านโหย่วอู่กว่าน” การค้าคึกคักสู่ภาวะปกติแล้ว. สืบค้นเมื่อวันที่ 27 มีนาคม 2563. จาก www.chinanews.com.cn

ส่วนที่ 5 สถิติที่น่าสนใจ

ดัชนีอุตสาหกรรม. สืบค้นเมื่อวันที่ 13 เมษายน 2563. จาก

<http://www.oie.go.th/academic/index>

มูลค่าการค้าระหว่างประเทศ. (2563). สืบค้นเมื่อวันที่ 13 เมษายน 2563. จาก <http://tradereport.moc.go.th/TradeThai.aspx>

สืบค้นเมื่อวันที่ 13 เมษายน 2563. จาก Baltic Exchange Dry Index

สืบค้นเมื่อวันที่ 13 เมษายน 2563. จาก

<https://www.bloomberg.com/quote/BDIY:IND>

ปิโตรเลียม. สืบค้นเมื่อวันที่ 13 เมษายน 2563. จาก

<http://www.eppo.go.th/index.php/th/>

ส่วนที่ 6 เกร็ดความรู้ด้านโลจิสติกส์ Logistics Fun Facts

Sherman, S. For the Love of Logistics: 11 Fun Facts You Should Know. Retrieved 27 March 2020. From <https://www.flockfreight.com/2018/02/15/for-the-love-of-logistics-11-fun-facts-you-should-know/>

Beltmannlogistics. FUN FACTS ABOUT LOGISTICS. Retrieved 27 March 2020. From <https://blog.beltmannlogistics.com/fun-facts-about-logistics>

Sidoman Investment Ltd. 5 Fun Facts about Logistics and Transport. Retrieved 30 March 2020. <http://www.sidoman.com/2017/10/19/5-fun-facts-about-logistics-and-transport/>



กองยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ สศช.

962 ถนนกรุงเกษม แขวงวัดโสมนัส เขตป้อมปราบศัตรูพ่าย กรุงเทพฯ 10100

Website : www.nesdb.go.th Email : Logistic@nesdc.go.th

โทรศัพท์ : 02-280-4085 ต่อ 5712, 5716