

LOGISTICS FOR SILVER ECONOMY



ปีที่ 8 ประจำเดือนมกราคม – เมษายน 2568

จดหมายข่าวกองยุทธศาสตร์
การพัฒนาระบบโลจิสติกส์

จดหมายข่าว

กองยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ ปีที่ 8 ประจำเดือนมกราคม – เมษายน 2568

บทบรรณาธิการ

การเข้าสู่สังคมผู้สูงอายุอย่างสมบูรณ์ของประเทศไทยถือเป็นความท้าทายที่สำคัญและซับซ้อนต่อการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมในระยะยาว การเปลี่ยนแปลงโครงสร้างประชากรที่เกิดจากอัตราการเกิดที่ลดต่ำลงและอายุขัยที่ยาวนานขึ้น ส่งผลให้ภาคธุรกิจและการบริการ โดยเฉพาะอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ต้องปรับตัวอย่างมีนัยสำคัญ การพัฒนากลยุทธ์ที่มุ่งเน้นความต้องการเฉพาะของผู้สูงอายุ อาทิ การจัดการโลจิสติกส์ในการดูแลสุขภาพ การจัดการคลังสินค้าแบบยืดหยุ่น และบริการจัดส่งที่ครอบคลุมและตอบโจทย์พฤติกรรมเฉพาะกลุ่ม เป็นปัจจัยสำคัญที่จะช่วยเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของธุรกิจโลจิสติกส์ในยุคที่สังคมเปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็ว การเตรียมความพร้อมเชิงนโยบายและการบริหารจัดการที่รอบด้านจึงเป็นสิ่งจำเป็น เพื่อให้เศรษฐกิจและสังคมไทยสามารถก้าวผ่านความท้าทายนี้ไปได้อย่างมั่นคงและยั่งยืน

ดังนั้น กองยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ (กลจ.) ได้จัดทำจดหมายข่าว กลจ. ฉบับนี้ เพื่อนำเสนอบทความและข้อมูลที่เกี่ยวข้องการบริหารจัดการโลจิสติกส์เพื่อเศรษฐกิจสูงวัย การจัดการแรงงานภาคอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ รวมทั้งนำเสนอข่าวสารโลจิสติกส์ที่น่าสนใจทั้งในประเทศและต่างประเทศ สถิติ และเกร็ดความรู้ด้านโลจิสติกส์ นอกจากนี้ ขอนำเสนอบทความพิเศษ เรื่องต้นทุนโลจิสติกส์สินค้าทางพาราต่อยอดขายของเกษตรกร ปี 2566 จากกองนโยบายและแผนพัฒนาการเกษตร สำนักงานเศรษฐกิจการเกษตร ซึ่งเป็นภาคีที่ร่วมเผยแพร่บทความที่เกี่ยวข้องกับโลจิสติกส์ภาคการเกษตรที่น่าสนใจและเป็นประโยชน์

คณะผู้เขียนหวังเป็นอย่างยิ่งว่าจดหมายข่าว กลจ. จะเป็นประโยชน์ต่อผู้อ่านและพร้อมรับฟังข้อคิดเห็นเพื่อใช้ประกอบการปรับปรุงจดหมายข่าวให้ดียิ่งขึ้นต่อไป

จดหมายข่าว กลจ. เป็นเอกสารสื่อสารความรู้ที่เกี่ยวข้องกับพัฒนาการด้านการขนส่งและโลจิสติกส์ รวมทั้งผลการดำเนินการของกองยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ ทั้งนี้ เนื้อหาในจดหมายข่าวเป็นเพียงข้อคิดเห็นของผู้เขียนเท่านั้น ท่านที่ประสงค์จะส่งบทความ หรือเสนอข้อคิดเห็นโปรดติดต่อ:

กองยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคม แห่งชาติ

962 ถนนกรุงเกษม แขวงวัดโสมนัส เขตป้อมปราบ
ศัตรูพ่าย กรุงเทพฯ 10100 หรือ ส่งอีเมลล์มาที่
logistic@nesdc.go.th เว็บไซต์ <http://bit.ly/LSO-NESDC>

ที่ปรึกษา

อนุชา พิษยนันท์
ภาวิณา อัศวมณีกุล

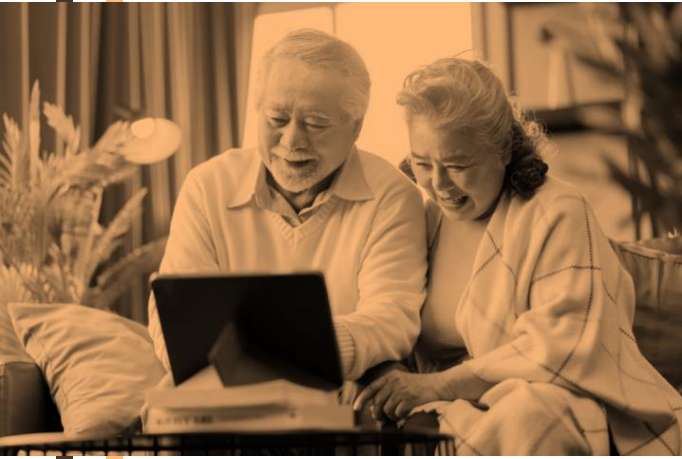
บรรณาธิการ

ปุณณลักข์ สุรัสวดี

คณะผู้จัดทำ

กองยุทธศาสตร์
การพัฒนาระบบโลจิสติกส์

สารบัญ



4

โลจิสติกส์
เพื่อเศรษฐกิจสูงวัย

11

*บทความพิเศษ
จากสำนักงานเศรษฐกิจการเกษตร
ต้นทุนโลจิสติกส์
สินค้าอย่างพารา



14

ข่าวสารโลจิสติกส์



15

ข่าวสารบ้าน กลจ.
สถิติด้านโลจิสติกส์ไทย



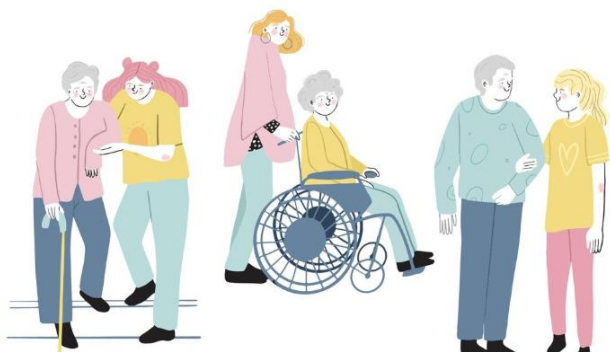
16

เกร็ดความรู้โลจิสติกส์



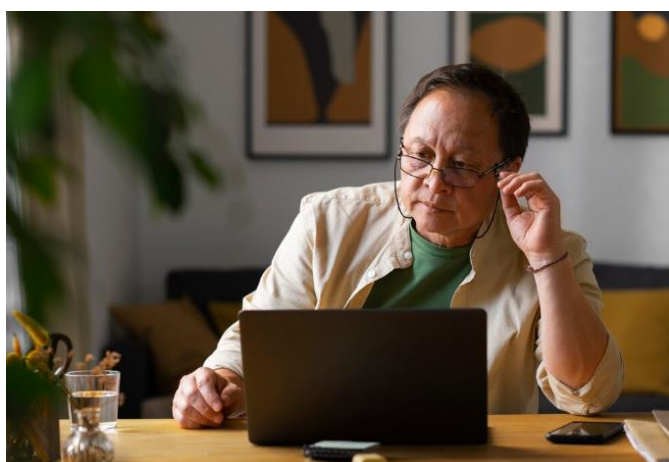
โลจิสติกส์ เพื่อเศรษฐกิจสูงวัย

สังคมสูงวัยกลายเป็นความท้าทายสำคัญที่หลายประเทศทั่วโลกกำลังเผชิญ การเปลี่ยนแปลงนี้เกิดขึ้นอย่างต่อเนื่องทั้งในปัจจุบันและอนาคต โดยสหประชาชาติคาดการณ์ว่าระหว่างปี 2558-2593 สัดส่วนประชากรโลกที่มีอายุมากกว่า 60 ปี จะเพิ่มขึ้นเกือบสองเท่าจากร้อยละ 12 เป็นร้อยละ 22 ของประชากรทั้งโลก และในปี 2593 (ค.ศ. 2050) ร้อยละ 80 ของผู้สูงอายุจะอาศัยอยู่ในประเทศที่มีรายได้ต่ำและรายได้ปานกลาง ซึ่งการเพิ่มขึ้นของประชากรผู้สูงอายุนี้เป็นผลมาจากหลายปัจจัย อาทิ การพัฒนาทางเศรษฐกิจและสังคมของประเทศต่าง ๆ ที่ทำให้ประชากรมีสุขภาพที่ดีและมีชีวิตที่ยืนยาวมากขึ้น ในขณะที่อัตราการเกิดของประชากรที่จะมาทดแทนประชากรในภาคแรงงานกลับลดลง



ประเทศไทยเป็นหนึ่งในประเทศที่กำลังเผชิญกับการเปลี่ยนแปลงโครงสร้างประชากรที่สำคัญเช่นเดียวกัน โดยรายงานสถานการณ์ประชากรสูงอายุไทยของสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติคาดการณ์ว่าประเทศไทยจะเข้าสู่ “สังคมสูงวัยสมบูรณ์” (Aged Society) ในช่วงปี 2566 - 2573 และมีแนวโน้มที่สัดส่วนประชากรสูงอายุจะเพิ่มสูงขึ้นต่อเนื่องในทศวรรษข้างหน้า

ในขณะเดียวกัน สังคมไทยยังเผชิญกับแนวโน้มที่คนรุ่นใหม่มีความโน้มเอียงที่จะเลือกแต่งงานช้าลงหรือไม่มีบุตร ส่งผลให้อัตราการเกิดลดลงมาอยู่ที่ประมาณ 1.5 คนต่อผู้หญิง 1 คน ซึ่งต่ำกว่าระดับอัตราการทดแทน (Replacement Rate) ที่จำเป็นในการรักษาเสถียรภาพประชากรที่ 2.1 คน อัตราการเกิดที่ลดต่ำลงนี้ทำให้สัดส่วนของประชากรในวัยแรงงานลดลง ในขณะที่ประชากรสูงอายุเพิ่มขึ้น ส่งผลให้ภาคเศรษฐกิจและสังคมต้องเตรียมรับมือกับความท้าทายใหม่ ทั้งในด้านความมั่นคงทางเศรษฐกิจและความพร้อมในการดูแลและให้บริการประชากรสูงอายุ



สำหรับภาคธุรกิจ การเข้าสู่สังคมสูงวัยสมบูรณ์จะส่งผลให้มีความต้องการสินค้าที่มีความจำเป็นต่อการดำรงชีวิตและสินค้าเฉพาะกลุ่มสำหรับผู้สูงอายุเพิ่มสูงขึ้น และด้วยพฤติกรรมการบริโภคของลูกค้ากลุ่มผู้สูงอายุที่มีทั้งเวลา กำลังซื้อ การเลือกซื้อสินค้าอย่างมีเหตุผลและมีสติ ตลอดจนมีแนวโน้มที่จะค้นหาผลิตภัณฑ์คุณภาพสูงขึ้นไป และมีลักษณะการบริโภคที่เฉพาะตัวหรือต้องการบริการที่พิเศษมากกว่ากลุ่มลูกค้าทั่วไป ทำให้ภาคธุรกิจต่าง ๆ จำเป็นต้องปรับหรือกำหนดกลยุทธ์และแผนการตลาดที่แตกต่างไปจากเดิมเพื่อรองรับลูกค้ากลุ่มนี้ที่กำลังเติบโตอย่างมีนัยสำคัญ

ลักษณะการบริโภคที่เฉพาะตัวของลูกค้ากลุ่มผู้สูงอายุที่ภาคธุรกิจอาจจะต้องคำนึงถึง คือ พฤติกรรมการบริโภคที่อิงตามอายุจริง (Chronological Aged) และอายุใจ (Subjective Aged) ที่ทำให้ไลฟ์สไตล์และพฤติกรรมการบริโภคของผู้สูงอายุแต่ละคนแตกต่างกัน ผู้สูงอายุโดยส่วนใหญ่ยังรู้สึกกว่าตนเองมีอายุใจน้อยกว่าอายุจริง ซึ่งเป็นผลจากการดูแลสุขภาพกายสุขภาพใจที่ดี สินค้าสำหรับผู้สูงอายุกลุ่มนี้จึงเป็นสินค้าที่ใกล้เคียงกับสินค้าทั่วไปและสินค้าสุขภาพ เช่น วิตามิน ผลิตภัณฑ์เครื่องสำอาง ออร์แกนิก อาหารสำเร็จรูปเพื่อสุขภาพ เป็นต้น ในขณะที่กลุ่มผู้สูงอายุบางส่วนรู้สึกกว่าตนเองมีอายุใจมากกว่าหรือเท่ากับอายุจริงสินค้าสำหรับผู้สูงอายุกลุ่มนี้จึงเป็นสินค้าประเภทที่จะช่วยฟื้นฟูหรืออำนวยความสะดวกในการใช้ชีวิตประจำวัน เช่น ไม้เท้า รถเข็นนั่ง อุปกรณ์ช่วยพยุงเดิน หมอนจัดท่านอน เป็นต้น ดังนั้นผู้ประกอบการจำเป็นต้องศึกษาหรือเก็บข้อมูลที่จะเป็นประโยชน์สำหรับภาคธุรกิจ ผ่านการทำความเข้าใจและวิเคราะห์เชิงคาดการณ์พฤติกรรมการบริโภคเพื่อให้สามารถเข้าถึงลูกค้ากลุ่มนี้ให้มากยิ่งขึ้น อาทิ ประเภทสินค้าที่เป็นที่ต้องการหรือจำเป็นต่อสุขภาพ การใช้ชีวิตประจำวัน รวมไปถึงความถี่ วิธีการ และช่องทางในการสั่งซื้อสินค้า เพื่อใช้เป็นข้อมูลในการวางแผนหรือคาดการณ์ความต้องการของลูกค้า (Demand forecasting and planning) และเพื่อให้สามารถปรับเปลี่ยนการผลิตสินค้า พัฒนาผลิตภัณฑ์ และออกแบบบริการให้ตอบโจทย์ภาพรวมตลาดผู้บริโภคที่มีการเติบโตของกลุ่ลูกค้าสูงอายุมากขึ้น



การบริหารจัดการโลจิสติกส์เพื่อตอบสนองเศรษฐกิจสูงวัย

ธุรกิจบริการโลจิสติกส์มีบทบาทสำคัญในการสนับสนุนการขับเคลื่อนกิจกรรมทางเศรษฐกิจและสังคม และเป็นหนึ่งในภาคธุรกิจที่ได้รับผลกระทบจากการเพิ่มขึ้นของประชากรสูงวัยอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ ดังนั้น ธุรกิจบริการโลจิสติกส์จึงจำเป็นต้องปรับตัวและคำนึงถึงการบริหารจัดการสินค้าหรือบริการให้มีประสิทธิภาพสูงสุดเพื่อตอบสนองความต้องการเฉพาะของผู้สูงอายุ ซึ่งในบทความฉบับนี้จะกล่าวถึง การบริหารจัดการโลจิสติกส์ใน 2 มิติหลัก ได้แก่ มิติการจัดการโลจิสติกส์เพื่อรองรับกลุ่มผู้สูงอายุ และมิติการจัดการแรงงานสูงวัยในภาคโลจิสติกส์ ดังนี้



มิติการจัดการโลจิสติกส์เพื่อรองรับกลุ่มผู้สูงอายุ

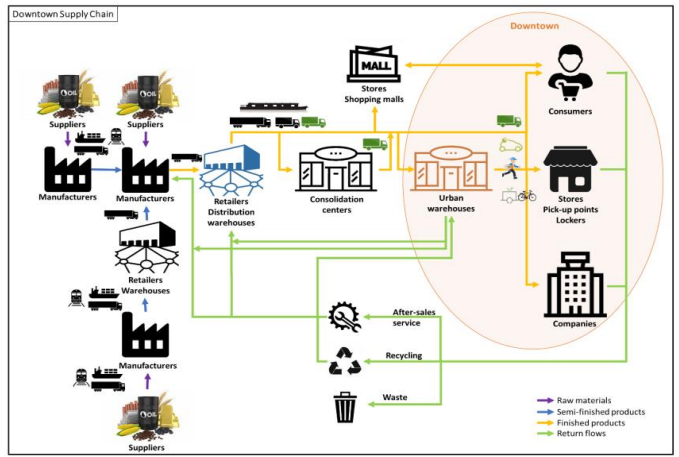
1.1

การจัดการโลจิสติกส์ในการดูแลสุขภาพ (Healthcare Logistics)

การเพิ่มขึ้นของประชากรผู้สูงอายุเป็นปัจจัยสำคัญที่กระตุ้นความต้องการในด้านการแพทย์และบริการดูแลสุขภาพ ซึ่งส่งผลให้เกิดการบูรณาการระหว่างโลจิสติกส์และบริการสุขภาพ หรือที่เรียกว่า “การจัดการโลจิสติกส์ในการดูแลสุขภาพ” (Healthcare Logistics) เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการส่งมอบสินค้าและบริการที่จำเป็นให้กับกลุ่มผู้สูงอายุอย่างมีประสิทธิภาพและรวดเร็ว การจัดการโลจิสติกส์ในการดูแลสุขภาพมีบทบาทสำคัญในการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของธุรกิจที่เกี่ยวข้อง โดยเฉพาะการขนส่งสินค้าและบริการที่จำเป็นสำหรับผู้สูงอายุ

การจัดการโลจิสติกส์ในการดูแลสุขภาพที่สำคัญ ได้แก่ การจัดการโซ่ความเย็น (Cold Chain Management) ซึ่งครอบคลุมทั้งการพัฒนาคลังสินค้าและระบบการขนส่งที่ควบคุมอุณหภูมิ การจัดการโซ่ความเย็นให้มีความสำคัญกับการรักษาอุณหภูมิและความชื้นให้คงที่ตลอดกระบวนการขนส่ง เพื่อให้สามารถส่งสินค้าถึงมือผู้บริโภคในสภาพที่มีคุณภาพและประสิทธิภาพสูงสุด โดยเฉพาะยา เวชภัณฑ์ และผลิตภัณฑ์อาหารที่มีความไวต่อการเปลี่ยนแปลงของอุณหภูมิและความชื้น ซึ่งเป็นสินค้าที่กลุ่มผู้สูงอายุนิยมบริโภค

นอกจากการรักษาคุณภาพของสินค้าระหว่างการขนส่งแล้ว ยังต้องคำนึงถึงการเข้าถึงลูกค้าผู้สูงอายุอย่างทั่วถึง การจัดส่งสินค้าถึงมือผู้รับ (Delivery) ในเวลาที่รวดเร็วและครอบคลุมทุกพื้นที่จึงมีความสำคัญ โดยเฉพาะสินค้าที่มีความจำเป็นเร่งด่วน เช่น ยา เวชภัณฑ์ ผ้าอ้อมผู้ใหญ่ และอุปกรณ์ดูแลสุขภาพต่าง ๆ เป็นต้น การให้บริการจัดส่งแบบภายในวันเดียวกัน (Same-day Delivery) หรือ การจัดส่งในวันถัดไป (Next-day Delivery) จึงเป็นทางเลือกที่สำคัญในการตอบสนองความต้องการเหล่านี้ ซึ่งการให้บริการดังกล่าวจำเป็นต้องวางแผนเวลาและเส้นทางขนส่งเพื่อลดต้นทุนและเสริมสร้างความน่าเชื่อถือในการให้บริการ



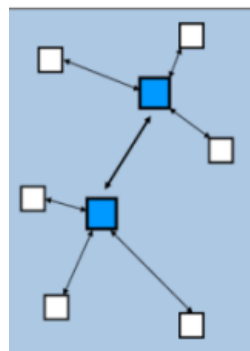
1.2 การบริหารจัดการคลังสินค้าและศูนย์กระจายสินค้า เพื่อการจัดส่งที่รวดเร็วสำหรับผู้สูงอายุ

ความต้องการสินค้าเฉพาะของลูกค้ากลุ่มผู้สูงอายุ อาทิ ยาและเวชภัณฑ์ที่มีความจำเป็นเร่งด่วน ทำให้การจัดการโลจิสติกส์ต้องมีการจัดส่งที่รวดเร็วและครอบคลุมทุกพื้นที่ เพื่อให้สินค้าสามารถถึงมือผู้บริโภคได้ทันเวลา การบริหารจัดการคลังสินค้าที่มีประสิทธิภาพและความยืดหยุ่นสูงจึงเป็นปัจจัยสำคัญที่จะช่วยให้การกระจายสินค้าไปยังลูกค้าเป็นไปอย่างสะดวก รวดเร็วมากยิ่งขึ้น ซึ่งจำเป็นต้องมีการวางแผนที่ดีและรอบคอบ โดยเฉพาะในการคาดการณ์ความต้องการของลูกค้า เพื่อให้สามารถรักษาระดับสินค้าให้เพียงพอต่อความต้องการในทุกช่วงเวลาอย่างต่อเนื่อง การใช้ซอฟต์แวร์อัลกอริธึมในการบริหารจัดการสินค้าคงคลังจึงเป็นตัวช่วยที่ดีในการเติมสต็อกอัตโนมัติ (Automated Stock Replenishment) ที่ไม่เพียงแต่ช่วยเพิ่มยอดขายในสินค้าที่มีความจำเป็นเร่งด่วน แต่ยังสามารถปรับตัวได้ทันกับการเปลี่ยนแปลงความต้องการของตลาดอย่างมีประสิทธิภาพ



นอกจากนี้ การพัฒนาคลังสินค้าในเขตเมือง (Urban Warehouses) ให้เป็นศูนย์กลางการกระจายสินค้า หรือ การเพิ่มศูนย์กระจายสินค้าในพื้นที่ชนบท เป็นแนวทางสำคัญในการลดระยะเวลาและค่าขนส่ง ผู้ประกอบการควรพัฒนาช่องทางกำหนำยที่ครอบคลุมทั้งในเขตเมืองและชนบท รวมถึงพัฒนาการให้บริการโลจิสติกส์ครบวงจร (Logistics Solutions) โดยผู้ประกอบการอาจวางกลยุทธ์ในการกระจายสินค้าผ่านรูปแบบคลังสินค้าที่มีการจัดตั้งศูนย์กลางและการเชื่อมต่อกับหลายจุดย่อย (Hub & Spoke Model) เพื่อให้สามารถจัดการสินค้าคงคลังที่มีประสิทธิภาพ

ทั้งนี้ รูปแบบโครงข่ายคลังสินค้า Hub & Spoke ที่น่าสนใจสำหรับการกระจายสินค้าให้กับผู้สูงอายุ คือ โครงข่ายที่มีหลายศูนย์กลางกระจายสินค้า (Multi-hub Network) ซึ่งมีศูนย์กลางการกระจายสินค้าหลายแห่ง โดยมีการเชื่อมโยงและแลกเปลี่ยน



Multi-hub network

ข้อมูลสินค้าระหว่างศูนย์กลางต่าง ๆ อย่างมีประสิทธิภาพ ส่งผลให้การบริหารจัดการสินค้าคงคลังมีความยืดหยุ่นมากขึ้น และสามารถรองรับการจัดเก็บสินค้าที่มีวงจรชีวิตผลิตภัณฑ์สั้น (Short Product Life Cycle) เช่น ผลิตภัณฑ์เสริมอาหารและวิตามิน แวนตาหรือเลนส์สายตาสำหรับผู้สูงอายุ เป็นต้น

อย่างไรก็ตาม การพัฒนาโครงข่ายการกระจายสินค้าควรคำนึงถึงความต้องการของกลุ่มลูกค้าและต้นทุนในการดำเนินการเป็นหลัก เพื่อให้สามารถสร้างสมดุลระหว่างประสิทธิภาพและความคุ้มค่าทางธุรกิจ



1.3

การพัฒนาบริการเสริม ในการจัดส่งขั้นสุดท้าย (Last-mile Value-added Services)



การปรับรูปแบบการให้บริการโลจิสติกส์ โดยการเพิ่มบริการเสริมในการจัดส่งขั้นสุดท้าย กลายเป็นธุรกิจบริการใหม่ที่มีความต้องการเพิ่มขึ้นอย่างมาก โดยเฉพาะอย่างยิ่งภายหลังจากการแพร่ระบาดของโรคโควิด-19 ปัจจุบันมีบริการเสริมในการจัดส่งขั้นสุดท้ายที่ครอบคลุมตั้งแต่บริการจัดส่งอาหารและผลิตภัณฑ์ที่จำเป็นสำหรับผู้สูงอายุ (ยา อุปกรณ์ทางการแพทย์ หรือสินค้าจำเป็นในชีวิตประจำวัน) บริการการตรวจสอบสุขภาพที่บ้าน บริการทำความสะอาดที่พักอาศัย บริการขนส่ง (ทั้งการขนส่งผู้สูงอายุไปยังสถานที่ต่าง ๆ หรือการส่งสิ่งของที่จำเป็นให้กับผู้สูงอายุ) บริการเติมสินค้าอัตโนมัติ รวมถึงการสนับสนุนด้านเทคนิคต่าง ๆ เช่น บริการซ่อมแซมเครื่องใช้ไฟฟ้าหรืออุปกรณ์ที่จำเป็นในชีวิตประจำวัน เป็นต้น เพื่อตอบสนองความต้องการของผู้คนที่ต้องการบริการที่สามารถเข้าถึงได้ง่าย สะดวก และตอบโจทย์ความต้องการเฉพาะของกลุ่มผู้สูงอายุที่มักจะเผชิญกับอุปสรรคในการเดินทางหรือการดูแลสุขภาพด้วยตนเอง บริการเสริมเหล่านี้มุ่งเน้นให้ผู้สูงอายุใช้ชีวิตได้อย่างสะดวกสบายและปลอดภัย โดยไม่ต้องออกจากบ้านหรือเผชิญกับสถานการณ์ที่เสี่ยงต่อสุขภาพหรือความไม่สะดวก รวมทั้งยังช่วยเสริมสร้างความมั่นใจและความพึงพอใจในการใช้ชีวิตประจำวันให้แก่ผู้สูงอายุ โดยที่ไม่ต้องพึ่งพาผู้อื่นมากเกินไป



HelloLight บริการ Monitoring Service ที่ใช้การขนส่งเป็นตัวช่วยในการให้บริการ ผู้สูงอายุ โดย Yamato Transport

史上最もシンプルな見守りデバイス



ประเทศญี่ปุ่นมีผู้สูงอายุเพิ่มขึ้นจนกลายเป็นสังคมสูงวัยสมบูรณ์ ครอบคลุมครัวส่วนใหญ่มีความกังวลเกี่ยวกับผู้สูงอายุที่ใช้ชีวิตคนเดียวจะขาดการดูแล เนื่องจากการให้บริการดูแลผู้สูงอายุที่บ้านพักโดยพยาบาลวิชาชีพไม่เพียงพอ บริษัทให้บริการขนส่ง Yamato Transport จึงมีบริการเพื่อดูแลติดตามผู้สูงอายุภายใต้แผนงาน The Safety HelloLight Plan ซึ่งเป็นการประยุกต์ใช้เทคโนโลยี Internet of Things (IoT) ให้เป็นอุปกรณ์สำหรับสอดส่องดูแลผู้สูงอายุ โดยให้บริการเปลี่ยนหลอดไฟธรรมดาที่ใช้อยู่ในบ้านเป็นหลอดไฟที่ชื่อว่า HelloLight ซึ่งทำหน้าที่ตรวจสอบและสอดส่องกิจกรรมประจำวันของผู้สูงอายุภายในบ้านโดยไม่รบกวนการใช้ชีวิต เมื่อเกิดเหตุการณ์ที่ผิดปกติหรือเกิดความไม่ปลอดภัยภายในบ้านซึ่งอาจจะส่งผลกระทบต่อผู้สูงอายุขึ้น หลอดไฟจะแจ้งเตือนไปยังโทรศัพท์ของครอบครัวผู้สูงอายุให้ทราบ จากนั้นทีมงานของบริษัท Yamato Transport จะเข้าไปเยี่ยมผู้สูงอายุเมื่อได้รับการแจ้งเตือน รวมถึงมีการส่งข้อมูลและรายงานที่จำเป็นให้แก่หน่วยงานในเขตซึ่งผู้สูงอายุอาศัยอยู่เพื่อดำเนินการให้ความช่วยเหลือได้อย่างทันท่วงที

HelloLight จึงเป็นอีกหนึ่งบริการของบริษัท Yamato นอกเหนือจากการให้บริการดูแลบ้านพักอาศัยและบริการซื้อสินค้าที่ซูเปอร์มาร์เก็ต โดยคิดค่าดำเนินการเดือนละ 1,078 เยน (ประมาณ 270 บาท) ที่ครอบคลุมการเปลี่ยนหลอดไฟ การบริการตรวจจับความผิดปกติ การติดต่อหน่วยฉุกเฉินรวมถึงญาติของผู้สูงอายุ และการเข้าเยี่ยมผู้สูงอายุแทนญาติ ซึ่งผู้รับบริการส่วนใหญ่ให้ความไว้วางใจพนักงานของบริษัทเป็นอย่างดี เนื่องจากพนักงานมีความสัมพันธ์อันดีกับคนในชุมชนอยู่แล้ว

1.4 การพัฒนาบริการจัดส่งในรูปแบบ B2C ที่มุ่งเน้นประสบการณ์ลูกค้าสูงวัย (Elderly-Centric Customer Experience)

การพัฒนาการให้บริการจัดส่งในรูปแบบ B2C (Business-to Customer) ที่มุ่งเน้นประสบการณ์ลูกค้าสูงอายุ (Elderly-Centric Customer Experience) ได้กลายเป็นแนวทางสำคัญในการยกระดับคุณภาพการให้บริการในยุคปัจจุบัน การเปลี่ยนแปลงทางประชากรศาสตร์ทำให้สังคมมีสัดส่วนผู้สูงอายุเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง ซึ่งเป็นกลุ่มที่มีความต้องการเฉพาะด้านและต้องการบริการที่เอื้อต่อการใช้งานอย่างสะดวกและปลอดภัย ธุรกิจค้าปลีกและธุรกิจให้บริการโลจิสติกส์ จึงจำเป็นต้องออกแบบบริการที่คำนึงถึงความต้องการของผู้สูงอายุเป็นส่วนหนึ่งของประสบการณ์ลูกค้ารวม อาทิ การจัดส่งสินค้าถึงหน้าประตูบ้าน การให้บริการติดตั้งผลิตภัณฑ์อย่างครบวงจร และการให้บริการช่วยเหลือในขั้นตอนการใช้งาน



รวมถึงการพัฒนาแอปพลิเคชันที่เป็นมิตรกับผู้ใช้งาน (User-friendly) ที่ออกแบบให้มีอินเทอร์เฟซที่เรียบง่าย ไม่ซับซ้อน ขนาดข้อความใหญ่ขึ้น และมีทางลัดนำทางที่ช่วยลดความซับซ้อนในการใช้งาน พร้อมทั้งมีการเชื่อมต่อดิจิทัลกับสมาชิกในครอบครัวหรือผู้ดูแล ซึ่งจะช่วยให้ผู้สูงอายุสามารถทำการสั่งซื้อสินค้าและบริการต่าง ๆ ได้ โดยไม่รู้สึกรำคาญหรือลำบากในการใช้งาน และช่วยให้สมาชิกในครอบครัวสามารถบริหารจัดการการสั่งซื้อและค่าใช้จ่ายของผู้สูงอายุได้อย่างมีประสิทธิภาพ นอกจากนี้ การให้บริการส่งข้อมูลเกี่ยวกับสถานะการจัดส่งหรือการชำระเงิน จะช่วยเพิ่มความมั่นใจให้ผู้สูงอายุว่าได้รับการดูแลอย่างใกล้ชิดและมีความปลอดภัยในการใช้บริการ

การพัฒนาบริการจัดส่งในรูปแบบ B2C ที่มุ่งเน้นประสบการณ์ลูกค้าสูงอายุ จึงเป็นกลยุทธ์สำคัญที่จะช่วยให้ธุรกิจค้าปลีกและธุรกิจให้บริการโลจิสติกส์สามารถปรับตัว สร้างความแตกต่าง และรักษาความสามารถในการแข่งขันในตลาดการค้าและการให้บริการโลจิสติกส์ที่มีการแข่งขันสูง นอกจากนี้ ยังช่วยเพิ่มความสะดวกสบายให้กับผู้สูงอายุในการใช้บริการ ช่วยให้ผู้สูงอายุสามารถเข้าถึงสินค้าและบริการที่ต้องการได้อย่างมีประสิทธิภาพ รวมทั้งสามารถเพิ่มความพึงพอใจและความภักดีของลูกค้าได้อย่างยั่งยืน

มีติการจัดการแรงงานสูงอายุในภาคโลจิสติกส์



การเกษียณอายุของแรงงานก่อให้เกิดการสูญเสียทรัพยากรบุคคลที่มีความเชี่ยวชาญ ทักษะ และประสบการณ์ในทุกอุตสาหกรรม รวมถึงอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ ทำให้ความรู้และประสบการณ์อันยาวนานพร้อมกับทักษะที่ได้รับการสะสมมาอย่างต่อเนื่องมีความเสี่ยงต่อการสูญหายไป และเป็นปัจจัยหนึ่งที่ทำให้เกิดภาวะ "สมองไหล" ซึ่งเป็นความท้าทายสำคัญในการจัดการแรงงาน การส่งเสริมการจ้างงานผู้สูงอายุหลังเกษียณในตำแหน่งที่เหมาะสม จึงเป็นแนวทางสำคัญที่ช่วยลดช่องว่างที่เกิดขึ้นจากการขาดแคลนแรงงานด้านโลจิสติกส์ ซึ่งนอกจากจะช่วยรักษาความเชี่ยวชาญ ทักษะ และประสบการณ์ที่มีคุณค่าแล้วยังเอื้อให้เกิดการถ่ายทอดองค์ความรู้ให้กับแรงงานรุ่นใหม่เพื่อรักษาไว้ซึ่งคุณภาพและประสิทธิภาพของบุคลากรในอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ นอกจากนี้ การถ่ายทอดทักษะในการบริหารจัดการและการสื่อสารในการทำงานยังเป็นประโยชน์ต่อการเสริมสร้างศักยภาพขององค์กรในการพัฒนาทรัพยากรบุคคลในระยะยาว อย่างไรก็ดี การส่งเสริมให้เกิดการจ้างงานผู้สูงอายุในอุตสาหกรรมโลจิสติกส์จำเป็นต้องสร้างสภาพแวดล้อมและกำหนดนโยบายของการทำงานให้เอื้อต่อการทำงานของผู้สูงอายุ เพื่อให้สามารถทำงานได้อย่างมีประสิทธิภาพ ดังนี้

2.1 การนำเทคโนโลยีมาใช้สนับสนุนการทำงานของแรงงานสูงวัย

การนำเทคโนโลยีมาใช้สนับสนุนการทำงานของแรงงานสูงวัยเป็นสิ่งสำคัญที่ช่วยเพิ่มประสิทธิภาพในการทำงานและลดภาระทางร่างกายและจิตใจ เช่น การใช้เทคโนโลยี AR (Augmented Reality) เพื่อแสดงข้อมูลที่จำเป็นให้กับผู้สูงอายุแบบเรียลไทม์ หรือการใช้ปัญญาประดิษฐ์ (AI) ที่สามารถประมวลผลข้อมูลและแสดงผลเพื่อวิเคราะห์สถานการณ์และตัดสินใจได้อย่างมีประสิทธิภาพ



ตัวอย่างเช่น บริษัท DB Schenker ได้นำเทคโนโลยีเหล่านี้มาใช้ในกระบวนการทำงานของแรงงานสูงวัยเพื่อช่วยลดความเครียดทางร่างกายและเพิ่มความปลอดภัยในที่ทำงาน การใช้เทคโนโลยีไม่เพียงแต่ทำให้แรงงานสูงวัยสามารถทำงานได้อย่างราบรื่นและปลอดภัย แต่ยังช่วยสร้างสภาพแวดล้อมที่เป็นมิตรกับผู้สูงอายุ ซึ่งจะช่วยให้ธุรกิจสามารถรักษาทรัพยากรบุคคลที่มีคุณค่า และเพิ่มขีดความสามารถในการให้บริการที่มีคุณภาพ



2.2 นโยบายการทำงานที่ยืดหยุ่น (Flexible Workplace Policies)



นโยบายการทำงานที่ยืดหยุ่นเป็นกลยุทธ์สำคัญที่จะช่วยให้ผู้ประกอบการสามารถรับมือกับปัญหาการขาดแคลนแรงงานในภาคโลจิสติกส์ได้อย่างมีประสิทธิภาพ โดยผู้ประกอบการควรปรับนโยบายการจ้างงานให้เหมาะสมกับความต้องการของแรงงานสูงวัยด้วยการกำหนดชั่วโมงทำงานที่ยืดหยุ่น เช่น ให้ผู้สูงอายุมีตัวเลือกในการทำงานแบบพาร์ทไทม์ หรือตามโครงการ (Project-based) ซึ่งจะช่วยให้แรงงานสูงวัยสามารถทำงานได้ตามความเหมาะสมกับภาระด้านสุขภาพและชีวิตส่วนตัว อีกทั้งยังช่วยให้ธุรกิจสามารถเก็บรักษาผู้เชี่ยวชาญเฉพาะทางที่มีความรู้และประสบการณ์ไว้ได้โดยไม่ต้องสูญเสียไปจากการเกษียณสมบูรณ์ ตัวอย่างเช่น บริษัท Amazon และบริษัท IKEA ที่ได้ำนโยบายนี้มาใช้เพื่อให้ชั่วโมงการทำงานของพนักงานสูงวัยมีความยืดหยุ่น ซึ่งช่วยให้พวกเขาสามารถทำงานอยู่ในตลาดแรงงานได้นานขึ้นและยังคงสามารถสร้างคุณค่าให้แก่บริษัท



นอกจากนี้ นโยบายการทำงานที่ยืดหยุ่นยังครอบคลุมถึงการสร้างโปรแกรมหรือระบบในการถ่ายทอดความรู้และทักษะ โดยให้แรงงานสูงวัยที่มีความเชี่ยวชาญทำหน้าที่เป็นที่ปรึกษาหรือโค้ชแก่พนักงานรุ่นใหม่ การสร้างระบบที่ช่วยให้แรงงานสูงวัยสามารถแบ่งปันประสบการณ์และเทคนิคการทำงานจะเป็นประโยชน์ในการพัฒนาแรงงานรุ่นใหม่และเสริมสร้างความยั่งยืนให้กับธุรกิจในระยะยาว ตัวอย่างเช่น บริษัท Toyota ที่ใช้โปรแกรมการให้คำปรึกษา (Mentorship Program) เพื่อให้แรงงานสูงวัยถ่ายทอดความรู้ในด้านกระบวนการผลิตและการแก้ปัญหาทางเทคนิคแก่พนักงานใหม่ การดำเนินการในลักษณะนี้จะช่วยลดการสูญเสียทักษะและความเชี่ยวชาญที่เกิดจากการเกษียณอายุ ขณะเดียวกันยังช่วยสร้างฐานแรงงานที่มีคุณภาพ เพื่อรองรับความท้าทายของอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ในอนาคต

ทิศทางการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยเพื่อรองรับเศรษฐกิจสูงวัย



จากข้อมูลสรุปผลที่สำคัญการทำงานของผู้สูงอายุในประเทศไทย พ.ศ. 2566 โดยสำนักงานสถิติแห่งชาติ กระทรวงดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม พบว่าปัจจุบันประชากรสูงวัย (อายุ 60 ปีขึ้นไป) มีอัตราส่วนคิดเป็นร้อยละ 19.5 ของประชากรทั้งหมด นอกจากนี้ ค่ามัธยฐานอายุของประชากรไทยอยู่ที่ 40.2 ปี บ่งชี้ว่าประชากรไทยมีอายุมากขึ้นอย่างชัดเจน (Aging Population) และกลุ่มวัยแรงงาน (15-59 ปี) มีแนวโน้มลดลง สอดคล้องกับการเปลี่ยนผ่านจากสังคมสูงวัยโดยสมบูรณ์ (Aged Society) ไปสู่สังคมสูงวัยระดับสุดยอด (Super-Aged Society) แนวโน้มการเปลี่ยนแปลงดังกล่าวส่งผลให้ภาครัฐและเอกชนไทยต้องเตรียมการเพื่อรองรับการเปลี่ยนแปลงดังกล่าวโดยสรุปได้ ดังนี้

การจัดการโลจิสติกส์เพื่อรองรับเศรษฐกิจสูงวัย

ปัจจุบัน ผู้ประกอบการโลจิสติกส์ไทยเริ่มมีการปรับปรุงการให้บริการให้ตอบสนองต่อความต้องการของผู้สูงอายุมากขึ้น อาทิ บริษัท ไปรษณีย์ไทยดิสทริบิวชัน จำกัด ได้พัฒนาและเพิ่มประสิทธิภาพการจัดการโลจิสติกส์ในการดูแลสุขภาพ (Healthcare Logistics) ให้รองรับการให้บริการด้านสาธารณสุขอย่างทั่วถึง รวมถึงการให้บริการรองรับสังคมสูงวัย ด้วยการนำเทคโนโลยีระบบการจัดส่งทางแอปพลิเคชันหรือแพลตฟอร์มที่มีการเชื่อมโยงข้อมูลผ่านระบบ API (Application Programming Interface) มาใช้ในการจัดส่งยาและเวชภัณฑ์ รวมทั้งเตรียมวางระบบ IT เชื่อมโยงการจัดเก็บและกระจายสินค้าแบบ SPD (Supply, Processing and Distribution) ในโรงพยาบาลต่าง ๆ เพื่อลดความซ้ำซ้อนและลดต้นทุนในการจัดการโลจิสติกส์ และรองรับความต้องการบริการจัดส่งยา ซึ่งปัจจุบันโรงพยาบาลหลายแห่งมีการให้บริการจัดส่งยาและเวชภัณฑ์ทางไปรษณีย์ให้แก่ผู้ป่วยและผู้สูงอายุที่ไม่สามารถมาโรงพยาบาลได้หรืออยู่ห่างไกล



ธุรกิจค้าส่งและค้าปลีกรายใหญ่ และแพลตฟอร์ม E-commerce อาทิ Shopee และ Lazada รวมถึงบริษัทโลจิสติกส์ต่างๆ มีการพัฒนาแอปพลิเคชันอย่างต่อเนื่อง เพื่อให้ผู้บริโภค รวมถึงผู้สูงอายุสะดวกในการเข้าถึงสินค้าและบริการ พร้อมบริการจัดส่งสินค้าและบริการถึงบ้าน รวมทั้งมีการพัฒนาแอปพลิเคชันระบบติดตามการขนส่งแบบเรียลไทม์ เพื่อให้สามารถตรวจสอบสถานะการจัดส่งสินค้าและบริการได้อย่างแม่นยำ นอกจากนี้ มีการจัดตั้งศูนย์กระจายสินค้าและคลังสินค้าในพื้นที่ชนบท เพื่อให้สามารถบริการจัดส่งสินค้าได้รวดเร็วขึ้น

อย่างไรก็ดี การพัฒนาระบบโลจิสติกส์เพื่อรองรับสังคมสูงวัยสำหรับประเทศไทยในปัจจุบันยังคงอยู่ในช่วงเริ่มต้นของการพัฒนา ดังนั้น การพัฒนาการให้บริการเพื่อรองรับการเติบโตของลูกค้ากลุ่มผู้สูงอายุที่มีแนวโน้มสูงขึ้นในอนาคต อาทิ การพัฒนาอินเทอร์เน็ตเฟชของแอปพลิเคชันให้เหมาะสมกับการใช้งานสำหรับผู้สูงอายุมากขึ้น การเชื่อมต่อดิจิทัลกับสมาชิกในครอบครัว หรือผู้ดูแลที่ช่วยให้สมาชิกในครอบครัวสามารถร่วมบริหารจัดการการสั่งซื้อและค่าใช้จ่ายของผู้สูงอายุได้อย่างมีประสิทธิภาพ การเพิ่มบริการเสริมในการจัดส่งขั้นตอนสุดท้าย เช่น การจัดส่งยา อาหาร ผลิตภัณฑ์ที่จำเป็น บริการตรวจสอบสุขภาพที่บ้าน และการสนับสนุนด้านเทคนิคต่าง ๆ ที่ทำให้ผู้สูงอายุสามารถดำรงชีวิตได้สะดวกขึ้น จะช่วยสร้างโอกาสทางธุรกิจให้กับผู้ประกอบการในการสร้างมูลค่าเพิ่มในการให้บริการโลจิสติกส์ และช่วยดึงดูดกลุ่มลูกค้าสูงวัยให้สามารถเข้าถึงสินค้าและบริการที่ต้องการได้มากขึ้น รวมทั้งเพิ่มความพึงพอใจและความภักดีของลูกค้าในการใช้บริการได้อย่างยั่งยืน



สำหรับภาครัฐมีบทบาทสำคัญในการสนับสนุนการพัฒนา ระบบโลจิสติกส์รองรับสังคมสูงวัยในหลายด้าน อาทิ การพัฒนาและปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งให้มีประสิทธิภาพ และครอบคลุมทุกพื้นที่ โดยเฉพาะในพื้นที่ห่างไกลหรือชนบท ที่ขาดการเชื่อมต่อกับระบบการขนส่งที่มีประสิทธิภาพ การลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานที่รองรับการขนส่งสินค้าที่ต้องควบคุมอุณหภูมิ (Cold Chain) รวมทั้งการส่งเสริมการพัฒนาระบบเชื่อมโยงข้อมูลระหว่างคลังสินค้าเพื่อให้สามารถบริหารจัดการสินค้าคงคลังได้ทั้งในเวลาปกติและภาวะฉุกเฉิน ซึ่งจะช่วยให้การกระจายสินค้าและบริการมีประสิทธิภาพ สามารถรักษาคุณภาพสินค้า และช่วยให้การบริหารจัดการโลจิสติกส์เพื่อตอบสนองความต้องการของผู้สูงอายุเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ

การจัดการแรงงานสูงวัยในภาคโลจิสติกส์

จากข้อมูลของสำนักงานสถิติแห่งชาติพบว่า ในปี 2566 มีผู้สูงอายุที่ทำงานอยู่ประมาณ 5.11 ล้านคน หรือคิดเป็นร้อยละ 37.5 ของผู้สูงอายุทั้งหมด โดยทำงานอยู่ในภาคเกษตรกรรม คิดเป็นร้อยละ 59.3 ภาคบริการและการค้า ร้อยละ 30.5 และภาคการผลิต ร้อยละ 10.2 ซึ่งเมื่อแยกตามกิจกรรมทางเศรษฐกิจพบว่า กิจกรรมการขนส่งและสถานที่จัดเก็บสินค้า มีสัดส่วนของแรงงานผู้สูงอายุอยู่เพียงร้อยละ 1.8 ของจำนวนผู้สูงอายุทั้งหมดที่ยังทำงานอยู่ แสดงให้เห็นว่าภาคธุรกิจโลจิสติกส์ยังมีการจ้างงานแรงงานสูงวัยในสัดส่วนที่ไม่มากนัก



ในขณะที่แรงงานที่มีความเชี่ยวชาญ ทักษะ ประสบการณ์ และความรู้เฉพาะด้านทยอยเกษียณ และแรงงานที่สามารถแทนได้ยังขาดแคลนและไม่เพียงพอ ประกอบกับผู้ให้บริการโลจิสติกส์ โดยเฉพาะในกลุ่มผู้ให้บริการโลจิสติกส์ขนาดกลางและขนาดย่อม ยังไม่มีการนำเทคโนโลยีและระบบอัตโนมัติมาใช้ในระบบขนส่งและคลังสินค้า (Automated Warehouse & Trucking) อย่างเต็มที่ เพื่อทดแทนแรงงานที่ขาดแคลน ทำให้ปัจจุบันภาคธุรกิจโลจิสติกส์ของไทยกำลังประสบปัญหาการขาดแคลนแรงงานในหลายสาขา อาทิ กลุ่มคนขับรถบรรทุกและรถพ่วง (ทั้งกลุ่มที่มีใบอนุญาตทั่วไปและกลุ่มที่ต้องมีใบอนุญาตเฉพาะ เช่น ใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถชนิดที่ 4 (ท.4) ในการขนส่งวัตถุอันตราย เป็นต้น) พนักงานบริหารคลังสินค้า นักวิเคราะห์ระบบโลจิสติกส์ นักวางแผนการขนส่งและบริหารจัดการซัพพลายเชน รวมถึงแรงงานในธุรกิจโลจิสติกส์เฉพาะด้าน (Cold Chain, Medical, Chemical, e-Commerce, Art & Life Style Logistics)

ดังนั้น ภาครัฐควรกำหนดมาตรการหรือนโยบาย สนับสนุนภาคเอกชนในการจ้างงานผู้สูงอายุในภาคโลจิสติกส์ รวมทั้งสนับสนุนให้มีการปรับปรุงสภาพการทำงานให้เอื้อต่อ

การทำงานของผู้สูงอายุ และออกแบบระบบการทำงานที่ยืดหยุ่น เพื่อให้ผู้สูงอายุสามารถทำงานได้อย่างมีประสิทธิภาพ โดยอาจให้เงินอุดหนุนผู้ประกอบการหรือกำหนดมาตรการทางภาษี เพื่อสนับสนุนการจ้างงานผู้สูงอายุ รวมทั้งส่งเสริมการถ่ายทอดความรู้และทักษะจากแรงงานสูงอายุนำมาสู่แรงงานรุ่นใหม่ผ่านการฝึกอบรมและระบบที่เอื้อต่อการพัฒนาความเชี่ยวชาญ อาทิ การใช้เทคโนโลยีสารสนเทศเพื่อสร้างการสืบทอดงาน (Knowledge Transfer) และการฝึกฝนทักษะการบริหารงานที่สำคัญ ซึ่งจะช่วยให้ภาคโลจิสติกส์สามารถบริหารจัดการแรงงานได้อย่างมีประสิทธิภาพ ลดการขาดแคลนแรงงานที่มีทักษะและประสบการณ์ และช่วยส่งเสริมคุณภาพชีวิตของผู้สูงอายุ พร้อมทั้งสร้างมูลค่าเพิ่มให้กับเศรษฐกิจโดยรวม

นอกจากนี้ ในระยะถัดไปข้อมูลด้านจำนวนแรงงานจะมีความสำคัญสำหรับการวางแผนในการพัฒนาด้านกำลังแรงงานภาคโลจิสติกส์ของทั้งภาครัฐ ภาคเอกชน และภาควิชาการมากยิ่งขึ้น หน่วยงานที่เกี่ยวข้องจึงจำเป็นต้องมีการสำรวจและจัดเก็บข้อมูลแรงงานโลจิสติกส์ในแต่ละสาขาอาชีพ ให้ชัดเจนและเป็นปัจจุบัน เพื่อให้สามารถนำข้อมูลดังกล่าวมาใช้วางแผนและพัฒนาด้านกำลังคนอย่างเป็นระบบ อาทิ ภาครัฐใช้วางแผนแนวทางการพัฒนาหรือการใช้ประกอบการจัดทำแผนงาน/โครงการที่จะเป็นประโยชน์ต่อการพัฒนาทักษะแรงงาน ทั้งในการพัฒนาทักษะ (Up-skill) และสร้างทักษะใหม่ (Re-skill หรือ New-skill) และยกระดับทักษะแรงงานด้านโลจิสติกส์ให้เป็นไปตามมาตรฐานฝีมือแรงงานและมีทักษะที่จำเป็นเพื่อเข้าสู่ตลาดแรงงานสากล สอดคล้องกับความต้องการของผู้ประกอบการและความก้าวหน้าทางเทคโนโลยี ขณะที่ภาคเอกชนจะได้ทราบถึงจำนวนแรงงานที่มีในตลาดและสามารถนำไปใช้ในการวางแผนด้านกำลังคนสำหรับการดำเนินธุรกิจได้ รวมถึงภาควิชาการ ที่จะได้ทราบถึงความต้องการของตลาดแรงงาน เพื่อให้สามารถกำหนดหลักสูตรการเรียนการสอนที่สามารถผลิตกำลังแรงงานให้ตรงกับความต้องการของตลาดแรงงานได้อย่างมีประสิทธิภาพ เมื่อทั้งสามภาคส่วนดำเนินการสอดคล้องกัน จะช่วยสร้างความยั่งยืนด้านการจัดการทรัพยากรบุคคลในภาคธุรกิจโลจิสติกส์และทำให้การจัดการโลจิสติกส์มีประสิทธิภาพ สามารถรองรับสังคมสูงวัยได้จริง



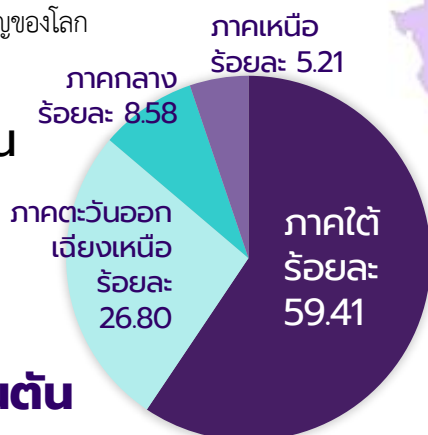
ต้นทุน โลจิสติกส์ สินค้าอย่างพารา ต่อยอดขาย ของเกษตรกร ปี 2566

กลุ่มพัฒนาระบบฐานข้อมูลโลจิสติกส์ด้านการเกษตร
ส่วนนโยบายและแผนพัฒนาระบบโลจิสติกส์ด้านการเกษตร
กองนโยบายและแผนพัฒนาการเกษตร
สำนักงานเศรษฐกิจการเกษตร

กิจกรรมที่ส่งผลต่อต้นทุนโลจิสติกส์สินค้าอย่างพาราและประมวผล
เป็นต้นทุนโลจิสติกส์สินค้าอย่างพาราต่อยอดขายของเกษตรกร
โดยศึกษาผลผลิตยางพารา 3 ประเภท ประกอบด้วย น้ำยางสด
ยางก้อนถ้วย และยางแผ่นดิบ ตั้งแต่กระบวนการภายหลังการผลิต
ที่ได้เป็นผลผลิตพร้อมจำหน่ายจนถึงขนส่งยางพาราไปยัง
แหล่งรับซื้อ อาทิ สหกรณ์ ลานรับซื้อหรือลานยาง พ่อค้าคนกลาง
ในพื้นที่ และแหล่งรับซื้ออื่น ๆ ได้แก่ ตลาดกลางและวิสาหกิจชุมชน
ซึ่งได้รวบรวมข้อมูลจากการสัมภาษณ์เกษตรกรกลุ่มตัวอย่าง
ผู้ปลูกยางพารา จำนวน 400 ราย ในพื้นที่ภาคใต้และภาค
ตะวันออกเฉียงเหนือที่เป็นแหล่งผลผลิตยางพาราที่สำคัญของประเทศ
รวม 12 จังหวัด ได้แก่ จังหวัดสุราษฎร์ธานี สงขลา นครศรีธรรมราช
ตรัง พัทลุง กระบี่ ชุมพร พังงา บึงกาฬ เลย อุบลราชธานี และ
อุดรธานี

ยางพาราเป็นพืชเศรษฐกิจสำคัญที่สร้างรายได้เข้าสู่ประเทศ
ไทยโดยมีสัดส่วนปริมาณยางพาราที่ส่งออกไปจำหน่ายยังตลาด
ต่างประเทศ อาทิ จีน และมาเลเซีย ประมาณร้อยละ 80 ของ
ปริมาณผลผลิตยางพาราทั้งหมด ทำให้ไทยเป็นทั้งผู้ผลิตและ
ผู้ส่งออกยางพาราที่สำคัญของโลก

ปี 2566
ไทยมีปริมาณ
ผลผลิต
ยางพารา
รวมทั้งสิ้น
4.89 ล้านตัน



โดยในปี 2566 ไทยมีปริมาณผลผลิตยางพารา รวมทั้งสิ้น
4.89 ล้านตัน ซึ่งภาคใต้เป็นพื้นที่ที่มีสัดส่วนปริมาณการผลิตสูงสุด
คิดเป็นร้อยละ 59.41 สำหรับภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ภาคกลาง
และภาคเหนือ มีสัดส่วนปริมาณการผลิตคิดเป็นร้อยละ 26.80
8.58 และ 5.21 ตามลำดับ อย่างไรก็ตาม แม้วางพาราจะเป็น
สินค้าเกษตรหลักที่สร้างรายได้ให้กับประเทศ แต่เกษตรกรสวนยาง
ยังคงประสบปัญหาความผันผวนด้านราคา ขณะเดียวกันราคา
ปัจจัยการผลิตและค่าใช้จ่ายต่าง ๆ ปรับตัวสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง
ตั้งแต่กระบวนการผลิตการรวบรวมและบรรจุผลผลิตจนถึงการนำ
ผลผลิตไปจำหน่ายให้กับแหล่งรับซื้อ โดยมีกิจกรรมที่ก่อให้เกิด
ค่าใช้จ่ายกับเกษตรกรสวนยาง และส่งผลให้ต้นทุนโลจิสติกส์
สินค้าอย่างพาราบางประเภทสูงเกินความจำเป็น อาทิ ต้นทุน
การขนส่ง ต้นทุนการสูญเสีย ต้นทุนการเก็บรักษา และต้นทุน
การบริหารจัดการ

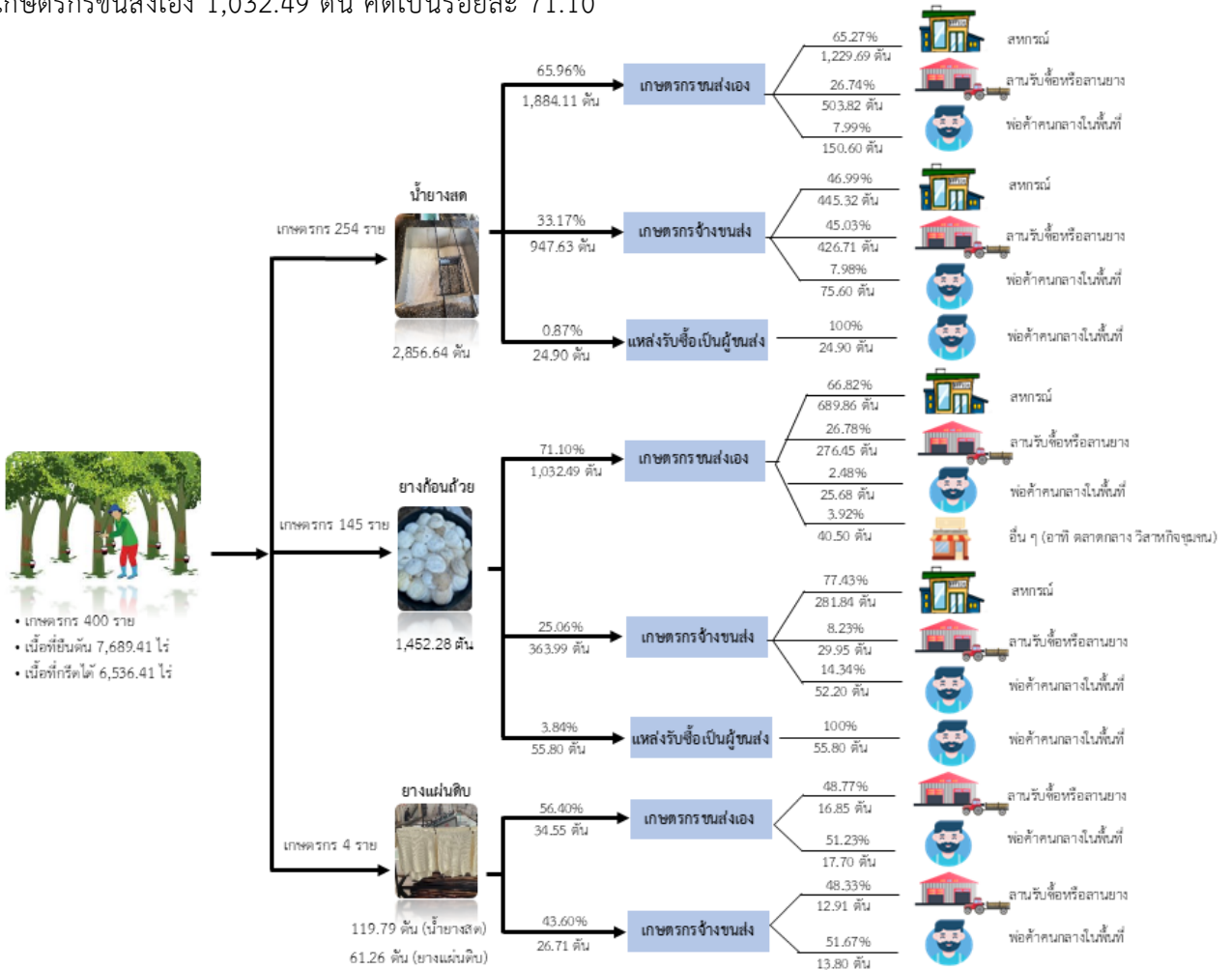
การศึกษาต้นทุนโลจิสติกส์สินค้าอย่างพาราต่อยอดขาย
ของเกษตรกร มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาโครงสร้างต้นทุนและ



ผลการศึกษา

เกษตรกรกลุ่มตัวอย่างผู้ปลูกยางพารา 400 ราย มีเนื้อที่ ยืนต้น 7,689.41 ไร่ และเนื้อที่กรีตได้ 6,536.41 ไร่ เกษตรกร ส่วนใหญ่นิยมปลูกยางพาราพันธุ์ RRIM 600 และ RRIT 251 เนื่องจากเป็นพันธุ์ที่ให้ผลผลิตน้ำยางและเนื้อยางสูง รวมถึงทนทาน ต่อระบบกรีตได้มากกว่าพันธุ์อื่น ๆ โดยมีการกระจายผลผลิต แต่ละประเภทไปยังแหล่งรับซื้อ ดังนี้ 1) น้ำยางสด 2,856.64 ตัน มีรูปแบบการขนส่ง 3 รูปแบบ ประกอบด้วย (1) เกษตรกรขนส่งเอง 1,884.11 ตัน คิดเป็นร้อยละ 65.96 ของปริมาณผลผลิตที่จำหน่าย ทั้งหมด แบ่งเป็น สหกรณ์ ร้อยละ 26.74 ลานรับซื้อหรือลานยาง ร้อยละ 26.74 และพ่อค้าคนกลางในพื้นที่ ร้อยละ 7.99 (2) เกษตรกรจ้างขนส่ง 947.63 ตัน คิดเป็นร้อยละ 33.17 ของปริมาณผลผลิตที่จำหน่ายทั้งหมด แบ่งเป็น สหกรณ์ ร้อยละ 46.99 ลานรับซื้อหรือลานยาง ร้อยละ 45.03 และพ่อค้าคนกลาง ในพื้นที่ ร้อยละ 7.98 และ (3) แหล่งรับซื้อเป็นผู้ขนส่ง 24.90 ตัน คิดเป็นร้อยละ 0.87 ของปริมาณผลผลิตที่จำหน่ายทั้งหมด โดยมีเฉพาะกรณีที่พ่อค้าคนกลางเป็นผู้ขนส่ง 2) ยางก้อนถ้วย 1,452.28 ตัน มีรูปแบบการขนส่ง 3 รูปแบบ ประกอบด้วย (1) เกษตรกรขนส่งเอง 1,032.49 ตัน คิดเป็นร้อยละ 71.10

ของปริมาณผลผลิตที่จำหน่ายทั้งหมด แบ่งเป็น สหกรณ์ ร้อยละ 66.82 ลานรับซื้อหรือลานยาง ร้อยละ 26.78 พ่อค้าคนกลาง ในพื้นที่ ร้อยละ 2.48 และแหล่งรับซื้ออื่น ๆ อาทิ ตลาดกลาง และ วิสาหกิจชุมชน ร้อยละ 3.92 (2) เกษตรกรจ้างขนส่ง 363.99 ตัน คิดเป็นร้อยละ 25.06 ของปริมาณผลผลิตที่จำหน่ายทั้งหมด แบ่งเป็น สหกรณ์ ร้อยละ 77.43 ลานรับซื้อหรือลานยาง ร้อยละ 8.23 และพ่อค้าคนกลางในพื้นที่ร้อยละ 14.34 และ (3) แหล่งรับซื้อ เป็นผู้ขนส่ง 55.80 ตัน คิดเป็นร้อยละ 3.84 ของปริมาณผลผลิต ที่จำหน่ายทั้งหมด โดยมีเฉพาะกรณีที่พ่อค้าคนกลางเป็นผู้ขนส่ง และ 3) ยางแผ่นดิบ 61.26 ตัน มีรูปแบบการขนส่ง 2 รูปแบบ ประกอบด้วย (1) เกษตรกรขนส่งเอง 34.55 ตัน คิดเป็นร้อยละ 56.40 ของปริมาณผลผลิตที่จำหน่ายทั้งหมด แบ่งเป็น ลานรับซื้อ หรือลานยาง ร้อยละ 48.77 และพ่อค้าคนกลางในพื้นที่ ร้อยละ 51.23 และ (2) เกษตรกรจ้างขนส่ง 26.71 ตัน คิดเป็นร้อยละ 43.60 ของปริมาณผลผลิตที่จำหน่ายทั้งหมด แบ่งเป็น ลานรับซื้อหรือลานยาง ร้อยละ 48.33 และพ่อค้าคนกลางในพื้นที่ ร้อยละ 51.67 (ภาพที่ 1)



ภาพที่ 1 แผนผังห่วงโซ่อุปทานยางพาราตั้งแต่กระบวนการภายหลังการผลิตและการขนส่งไปยังแหล่งรับซื้อต่าง ๆ

โครงสร้างต้นทุนและกิจกรรมที่ส่งผลต่อต้นทุนโลจิสติกส์สินค้ายางพารา

เกษตรกรผลิตยางพาราเพื่อจำหน่าย 3 ประเภท คือ **น้ำยางสด** 2,856.64 ตัน โดยแหล่งรับซื้อจะประเมินราคาจากปริมาณเนื้อยางแห้ง (Dry Rubber Content: DRC) ซึ่งน้ำยางสดที่เกษตรกรจำหน่ายได้ มีอัตราส่วนเนื้อยางแห้งเฉลี่ยร้อยละ 33-35 ซึ่งราคาเนื้อยางแห้งที่ขายได้เฉลี่ย 41,887.33 บาท/ตัน **ยางก้อนถ้วย** 1,452.28 ตัน ราคาเฉลี่ย 21,560.01 บาท/ตัน และ **ยางแผ่นดิบ** 61.26 ตัน ราคาเฉลี่ย 41,898.14 บาท/ตัน ทำให้มียอดขายทั้งสิ้น 75.22 ลบ. ซึ่งกิจกรรมที่ส่งผลต่อต้นทุนโลจิสติกส์สินค้ายางพารา ประกอบด้วย 4 กิจกรรม ได้แก่ (1) การรวบรวมผลผลิตและบรรจุผลผลิตเพื่อเตรียมจำหน่าย (2) การขนส่งผลผลิตไปแหล่งรับซื้อ (3) การเก็บรักษาผลผลิตระหว่างรอจำหน่าย และ (4) การขนย้ายผลผลิตลง ณ แหล่งรับซื้อ ซึ่งจำแนกตามกิจกรรมและผลผลิต ได้ดังนี้

1. ต้นทุนการขนส่ง เกิดจากกิจกรรมขนส่งผลผลิตไปจำหน่ายยังแหล่งรับซื้อในพื้นที่ 3 รูปแบบ คือ (1) เกษตรกรขนส่งเอง (2) เกษตรกรจ้างขนส่ง และ (3) แหล่งรับซื้อเป็นผู้ขนส่ง ก่อให้เกิดต้นทุนการขนส่งจากแปลงยางของเกษตรกรไปยังแหล่งรับซื้อ รวมทั้งสิ้น 1.00 ลบ. โดยจำแนกตามผลผลิต ได้แก่ น้ำยางสด 0.78 ลบ. ยางก้อนถ้วย 0.21 ลบ. และ ยางแผ่น 0.01 ลบ.



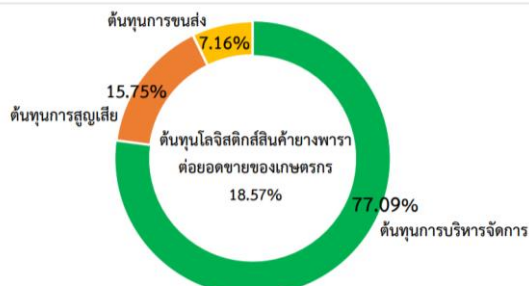
2. ต้นทุนการบริหารจัดการ เกิดจาก 3 กิจกรรม คือ (1) การรวบรวมผลผลิตและบรรจุผลผลิตเพื่อเตรียมจำหน่าย (2) การขนส่งผลผลิตไปยังแหล่งรับซื้อ และ (3) การขนย้ายผลผลิตลง ณ แหล่งรับซื้อ โดยเป็นค่าใช้จ่ายจากการจ้างแรงงานกรีดยางแบบเหมาที่ดำเนินการตั้งแต่การกรีดยาง การเก็บรวบรวม และบรรจุผลผลิต จนการขนส่งไปยังแหล่งรับซื้อ ซึ่งเกษตรกรเจ้าของสวนจะแบ่งสัดส่วนรายได้จากการจำหน่ายผลผลิตตามที่ตกลงกับแรงงานจ้างกรีดยาง รวมถึงค่าใช้จ่ายที่เกษตรกรใช้ซื้ออุปกรณ์หรือภาชนะที่ใช้รวบรวมและบรรจุผลผลิตเพื่อส่งจำหน่าย ส่งผลให้มีต้นทุนการบริหารจัดการรวม 10.77 ลบ.

3. ต้นทุนการสูญเสีย เกิดจาก 3 กิจกรรม คือ (1) การรวบรวมผลผลิตและบรรจุผลผลิตเพื่อเตรียมจำหน่าย โดยการสูญเสียเกิดจากน้ำยางสดที่ติดอุปกรณ์และกันภาชนะ อาทิ ไม้กวาดน้ำยาง ถ้วยรองน้ำยาง (จอก) รวมถึงกระหว่างเปลี่ยนถ่ายภาชนะและน้ำหนักรยางก้อนถ้วยที่ตกลงจากของเหลวที่ไหลออกจากก้อนยาง (2) การขนส่งผลผลิตไปแหล่งรับซื้อ โดยการสูญเสียเกิดจากน้ำยางสดที่หก รวมถึงน้ำหนักรยางก้อนถ้วยที่ตกลงจากของเหลวที่ไหลออกจาก

ก้อนยางระหว่างการขนส่งจากแปลงเกษตรกรไปถึงแหล่งรับซื้อ และ (3) การขนย้ายผลผลิตลง ณ แหล่งรับซื้อ โดยการสูญเสียเกิดจากน้ำยางที่หก รวมถึงน้ำหนักรยางก้อนถ้วยที่ตกลงจากของเหลวที่ไหลออกจากก้อนยางอย่างต่อเนื่องระหว่างขนย้ายผลผลิตจากพาหนะลงที่แหล่งรับซื้อ ส่งผลให้มีต้นทุนการสูญเสีย รวม 2.20 ลบ.

4. ต้นทุนการเก็บรักษาสินค้าคงคลัง เกิดจากกิจกรรมการเก็บรักษาผลผลิตระหว่างรอจำหน่าย เพื่อรักษาคุณภาพผลผลิตให้เป็นไปตามมาตรฐานของแหล่งรับซื้อ แต่เนื่องจากเกษตรกรรวบรวมน้ำยางสดและยางก้อนถ้วย และจำหน่ายผลผลิตให้แหล่งรับซื้อทันที ในขณะที่การเก็บรักษายางแผ่นดิบระหว่างรอจำหน่าย เกษตรกรจะตากยางแผ่นดิบไว้ด้านนอกบนราวไม้ไผ่ที่สะอาด และมีพื้นที่สำหรับใช้เป็นสถานที่จัดเก็บอยู่แล้ว จึงไม่มีต้นทุนการเก็บรักษาสินค้าคงคลัง

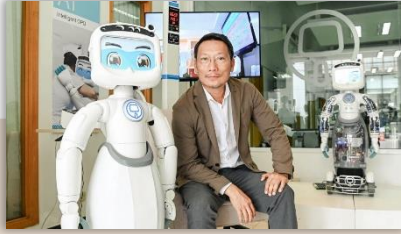
ดังนั้น ต้นทุนโลจิสติกส์สินค้ายางพาราต่อยอดขายของเกษตรกร ปี 2566 มีมูลค่ารวม 13.97 ลบ. (จากยอดขายรวม 75.22 ลบ.) ประกอบด้วย ต้นทุนการขนส่ง 1.00 ลบ. คิดเป็นร้อยละ 7.16 ต้นทุนการบริหารจัดการ 10.77 ลบ. คิดเป็นร้อยละ 77.09 และต้นทุนการสูญเสีย 2.20 ลบ. คิดเป็นร้อยละ 15.75 ส่งผลให้ต้นทุนโลจิสติกส์สินค้ายางพาราต่อยอดขายของเกษตรกร ปี 2566 คิดเป็นร้อยละ 18.57 ดังภาพที่ 2



ภาพที่ 2 ต้นทุนโลจิสติกส์สินค้ายางพาราต่อยอดขายของเกษตรกร ปี 2566

ข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย

- หน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้องควรสนับสนุนการจัดตั้งลานรับซื้อผลผลิตยางพาราทุกประเภทให้กระจายในทุกพื้นที่การผลิต เพื่อเป็นแรงจูงใจให้เกษตรกรสามารถผลิตหรือเลือกผลผลิตยางพาราได้เหมาะสมกับแต่ละพื้นที่ รวมถึงพัฒนากลุ่มเกษตรกรให้เป็นศูนย์กลางในการรวบรวมและรับซื้อยางพาราในระดับท้องถิ่นที่มีศักยภาพเพื่อสร้างความเข้มแข็งให้กลุ่มเกษตรกร ซึ่งจะช่วยลดต้นทุนการขนส่งโดยตรง และต้นทุนการขนส่งที่แฝงอยู่ในต้นทุนการบริหารจัดการจากการจ้างเหมา ที่ส่งผลต่อต้นทุนโลจิสติกส์ต่อยอดขายของยางพาราโดยรวม
- หน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้องควรสร้างความร่วมมือระหว่างกระทรวงเกษตรและสหกรณ์ และกระทรวงอุตสาหกรรม ในการจัดทำข้อมูลต้นทุนโลจิสติกส์สินค้าเกษตรที่สำคัญ เพื่อให้ได้ข้อมูลต้นทุนโลจิสติกส์สินค้าเกษตรตลอดโซ่อุปทาน



“หุ่นยนต์ดินสอด” หุ่นยนต์สัญชาติไทย พร้อมก้าวเข้าสู่สังคมสูงวัย หุ่นยนต์ดินสอดรุ่นล่าสุด “Home AI Assistance” ถูกพัฒนาขึ้นโดยคุณเฉลิมพล ปุณโณทก ผู้ก่อตั้งบริษัท ซีที เอเชีย โรโบติกส์ จำกัด โดยหุ่นยนต์ช่วยลดความเสี่ยงในบ้านที่มีผู้สูงอายุและผู้ป่วยที่นอนติดเตียงแต่ขาดคนดูแล ผู้สูงอายุจะรู้สึกปลอดภัยและมั่นใจในการดูแลสุขภาพ ซึ่งหุ่นยนต์รุ่นนี้สามารถเคลื่อนไหวในที่พิกอาศัยได้ มีฟังก์ชันเสริมต่าง ๆ อาทิ ระบบเรียกให้โทรกลับ ระบบ Real Time Monitoring ระบบตรวจสอบสัญญาณชีพจร และสามารถเชื่อมต่อกับโรงพยาบาลเพื่อการติดตามอาการได้ตลอด 24 ชั่วโมง (Chula Communication Center: CCC)



Asian Highways เชื่อมโยงเวียดนาม-สปป.ลาว-ไทย-เมียนมา โดยกรมทางหลวงได้ก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 202 สายบ้านน้ำปลิก-บ้านหนองผือ จ.อำนาจเจริญ จำนวน 4 ช่องจราจร ระยะทาง 52.937 กิโลเมตรแล้วเสร็จและเปิดให้บริการเรียบร้อยแล้ว ซึ่งทางหลวงสายนี้เป็นเส้นทางบน Asian Highways ที่ช่วยเสริมศักยภาพโครงข่ายเศรษฐกิจอีสาน และอำนวยความสะดวกในการเดินทางเชื่อมโยง 4 จังหวัดภาคอีสาน (ร้อยเอ็ด-ยโสธร-อำนาจเจริญ-อุบลราชธานี) และประเทศเพื่อนบ้าน (เวียดนาม-สปป.ลาว-ไทย-เมียนมา) รวมทั้งช่วยส่งเสริมบทบาทของประเทศไทยในการเป็นศูนย์กลางคมนาคมขนส่งในภูมิภาคอาเซียน (กรมทางหลวง)



WHA ทรานฟอร์มสู่ Tech Company พลิกโฉมเมืองอุตสาหกรรมสีเขียว WHA Group ในฐานะผู้นำธุรกิจโลจิสติกส์นิคมอุตสาหกรรม สาธารณูปโภคและพลังงาน และดิจิทัลโซลูชัน ได้คำนึงถึงการแก้ปัญหาภาวะโลกร้อนมาโดยตลอด จึงได้วางนโยบายและยกระดับกระบวนการดำเนินการต่าง ๆ ให้สอดคล้องกับหลักอุตสาหกรรมสีเขียว อาทิ คลังสินค้าประหยัดพลังงาน พร้อมต่อยอด Green Logistics การวัดคุณภาพสิ่งแวดล้อมแบบเรียลไทม์ ทั้งระบบการผลิตน้ำและพลังงานแสงอาทิตย์ภายในนิคมฯ การสร้างความยั่งยืน “นิคมอุตสาหกรรม” และชุมชน ด้วยการบริหารจัดการน้ำอย่างมีประสิทธิภาพ (กรุงเทพฯธุรกิจ)

ข่าวสารต่างประเทศ

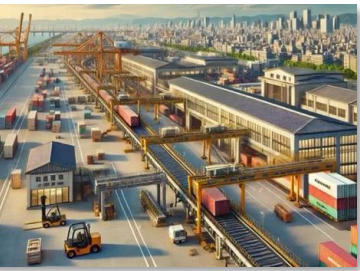


เจแอนด์ที โกลบอล เอ็กซ์เพรส จำกัด ประกาศความสำเร็จยอดพัสดุทั่วโลกทะลุ 100 ล้านชิ้นภายในวันเดียวในช่วงเทศกาลช้อปปิ้ง 11.11 สะท้อนให้เห็นการเติบโตอย่างก้าวกระโดดของธุรกิจอีคอมเมิร์ซ โดยที่ผ่านมา บริษัทได้เตรียมความพร้อม ทั้งการลงทุนโครงสร้างพื้นฐาน การขยายสาขาไปยังตลาดใหม่ ๆ และการเพิ่มประสิทธิภาพระบบ เพื่อรองรับความต้องการที่เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง โดยเฉพาะในตลาดหลักอย่างจีนและเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ซึ่งความสำเร็จในครั้งนี้แสดงถึงศักยภาพและความมุ่งมั่นของบริษัทในการเป็นผู้นำด้านโลจิสติกส์ระดับโลก (กรมประชาสัมพันธ์)

ArcBest บริษัทขนส่งและโลจิสติกส์ได้เปิดตัว Vaux รถยกอัตโนมัติที่สามารถทำงานได้ด้วยตัวเองหรือควบคุมจากระยะไกล โดยรถยก Vaux มาพร้อมเทคโนโลยีล้ำสมัย อาทิ กล้องความละเอียดสูง เซนเซอร์ LiDAR และซอฟต์แวร์อัจฉริยะที่ช่วยให้รถยกสามารถทำแผนที่โกดัง ระบุตำแหน่งสินค้า อ่านบาร์โค้ด และทำงานได้อย่างแม่นยำและปลอดภัย สะท้อนให้เห็นถึงการนำเทคโนโลยีมาประยุกต์ใช้ในอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการทำงาน ลดต้นทุน และลดความเสี่ยงจากอุบัติเหตุที่เกิดจากการทำงานของมนุษย์ โดย Vaux จะปฏิวัติวงการการจัดการสินค้าในโกดังและคลังสินค้าทั่วโลก (TNN)



ฟอร์กลิฟต์ไร้คนขับ!
นวัตกรรมใหม่ไปไกลถึงสินค้าจากสหรัฐฯ



ญี่ปุ่น หรือเพื่อเตรียมแผนสร้างทางเชื่อมโตเกียว-โอซาก้า สำหรับขนส่งสินค้าโดยเฉพาะ เพื่อรองรับการขนส่งพัสดุที่เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องภายใต้สังคมสูงวัยที่ขาดแคลนแรงงาน โครงการดังกล่าวมีเป้าหมายเพื่อขนส่งสินค้าขนาดเล็ก อาทิ ผลิตภัณฑ์ทางการเกษตรและของใช้ในชีวิตประจำวัน ไปตามทางเชื่อมแบบอัตโนมัติ โดยบรรจุอยู่ในพาเลทที่สามารถรับน้ำหนักได้หลายตัน คาดว่าจะสามารถขนส่งสินค้าได้เทียบเท่าการขนส่งโดยรถบรรทุกทุกประมาณ 25,000 คันต่อวัน โดยตั้งเป้าเสร็จสิ้นในปี พ.ศ.2577 ภายใต้วงเงินงบประมาณ 3.7 ล้านล้านเยน หรือประมาณ 840,000 ลบ. (TNN)

ข่าวสารบ้าน กลจ.

การประชุมเสวนาและระดมความคิดเห็น

เรื่อง “การพัฒนาเชิงพื้นที่ที่สนับสนุนการเป็นประตูการค้า

การลงทุน และยุทธศาสตร์ทางโลจิสติกส์ที่สำคัญของภูมิภาค”

เมื่อวันที่ 23 ส.ค. 2567 สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) ได้จัดประชุมเสวนาและรับฟังความคิดเห็น “การพัฒนาเชิงพื้นที่ที่สนับสนุนการเป็นประตูการค้า การลงทุน และยุทธศาสตร์ทางโลจิสติกส์ที่สำคัญของภูมิภาค” ณ จ.นครพนม โดยมีคณะผู้บริหาร สศช. ผู้เชี่ยวชาญด้านโลจิสติกส์ และผู้แทนจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เข้าร่วมการประชุมเสวนา และรับฟังความคิดเห็นในครั้งนี้ โดยผู้ร่วมเสวนาฯ ได้นำเสนอสถานการณ์ปัจจุบัน แนวโน้มและบริบทการเปลี่ยนแปลงที่คาดว่าจะมีผลกระทบต่อ การขนส่งสินค้า และการบริหารจัดการโลจิสติกส์จากความผันผวนของเศรษฐกิจโลก ความไม่แน่นอนทางภูมิรัฐศาสตร์ มาตรการหรือข้อตกลงใหม่ทางการค้าตามมาตรฐานโลกใหม่ การรักษาทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม และแนวทางการบริหารจัดการสิ่งอำนวยความสะดวกด้านโลจิสติกส์ในพื้นที่ ตลอดจนปัญหาอุปสรรคต่าง ๆ ด้านการพัฒนาเมืองชายแดนและขนส่งระหว่างประเทศ รวมทั้งได้มีการรับฟังและแลกเปลี่ยนความคิดเห็นจากหลายภาคส่วน เพื่อรวบรวมข้อมูล ปัญหาอุปสรรค ข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะ ซึ่ง สศช. จะนำข้อมูลและข้อคิดเห็นมาเป็นประเด็นเพิ่มเติมในการขับเคลื่อน การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ รวมถึงการพัฒนาเชิงพื้นที่เพื่อสนับสนุนการเป็นประตูการค้า การลงทุน และยุทธศาสตร์ทางโลจิสติกส์ที่สำคัญของภูมิภาค



การศึกษาการเพิ่มประสิทธิภาพ

การขับเคลื่อนระบบโลจิสติกส์และโซ่อุปทานของประเทศไทย

สศช. โดยกองยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ (กลจ.) อยู่ระหว่างการศึกษาการเพิ่มประสิทธิภาพการขับเคลื่อนระบบโลจิสติกส์และโซ่อุปทานของประเทศไทย โดยมีจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัยเป็นที่ปรึกษา เพื่อศึกษาเชิงลึกและสำรวจข้อมูลสถานการณ์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ ประเมินความคุ้มค่าการใช้ประโยชน์โครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก และแนวทางการปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐาน ๆ เพื่อลดต้นทุนและเพิ่มประสิทธิภาพห่วงโซ่อุปทานของสินค้าเกษตรและอุตสาหกรรมที่สำคัญ ซึ่ง สศช. จะได้นำผลลัพธ์ของการศึกษามาขยายผลเป็นข้อเสนอแนะเชิงนโยบายในการกำหนดแนวทางการพัฒนาและมาตรการในการขับเคลื่อนการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ในระยะต่อไป โดยเมื่อวันที่ 24 ก.ย. 2567 คณะกรรมการพิจารณาผลการดำเนินการจ้างที่ปรึกษาฯ ได้ประชุมครั้งที่ 1/2567 โดยมีนางธิดา พัชร์ธรรม รองเลขาธิการ สศช. เป็นประธานฯ และนางภาวิณา อัครฉวมณีกุล ที่ปรึกษาด้านนโยบายและแผนงาน เป็นรองประธานฯ ทั้งนี้ การศึกษา คาดว่าจะแล้วเสร็จในเดือน พ.ย. 2568

สถิติด้านโลจิสติกส์ไทย

	Q3/66	Q4/66	Q1/67	Q2/67	Q3/67	Trend
มูลค่าการค้าระหว่างประเทศ (ล้านบาท)	4,975,059	5,067,298	5,196,033	5,432,462	5,593,990	
ดัชนีผลผลิตอุตสาหกรรม	95.93	94.42	100.93	94.73	94.74	
ดัชนีการส่งสินค้า	97.94	97.08	99.13	97.22	97.25	
ดัชนีสินค้าสำเร็จรูปคงคลัง	103.54	99.59	104.93	103.64	102.62	
ดัชนีอัตราส่วนสินค้าสำเร็จรูปคงคลัง	110.01	107.73	107.72	110.12	110.47	
Baltic Dry Index (USD)	1,304.67	2,163.33	1,776.67	1,850.00	1,868.67	
Gasohol 95 (บาท/ลิตร)	37.20	35.37	35.91	37.52	35.68	
Diesel (บาท/ลิตร)	31.74	29.97	29.98	31.77	32.97	
NGV (บาท/กิโลกรัม)	18.92	19.59	19.59	18.39	18.37*	

* ข้อมูล กรกฎาคม - สิงหาคม

6 โอกาสทางธุรกิจในยุคสังคมสูงวัย

BUSINESS OPPORTUNITIES IN AN AGING SOCIETY

1 HEALTHCARE

ธุรกิจโรงพยาบาลได้รับผลกระทบเชิงบวกจากการเข้าสู่ยุคสังคมสูงวัย โดยเพิ่มช่องทางการให้บริการเพื่อให้ผู้สูงอายุสามารถรับบริการการแพทย์ทางไกล การจัดหาผู้ดูแล การจองโปรแกรมสปา การตรวจสุขภาพ และโรงพยาบาลผ่านเว็บไซต์หรือแอปพลิเคชันต่าง ๆ

ตัวอย่างธุรกิจ



2 REAL ESTATE

ธุรกิจอสังหาริมทรัพย์สำหรับผู้สูงอายุในไทยกำลังเติบโต แต่ยังคงขาดแคลนที่พักที่มีราคาเหมาะสมสำหรับผู้ที่มีรายได้น้อยปานกลาง โอกาสทางธุรกิจจึงอยู่ที่การพัฒนาโครงการที่อยู่อาศัยสำหรับผู้สูงอายุให้มีความหลากหลายมากขึ้น ทั้งในแง่ราคาและการให้บริการ เพื่อตอบสนองความต้องการที่แตกต่างกัน

ตัวอย่างธุรกิจ



3 FOOD

ผู้สูงอายุให้ความสำคัญกับสุขภาพมากขึ้น จึงต้องการอาหารที่มีประโยชน์เพิ่มขึ้น อาทิ อาหารออร์แกนิกและอาหารฟังก์ชัน ผู้ประกอบการจึงมีโอกาพัฒนาผลิตภัณฑ์อาหารที่ตอบโจทย์กลุ่มเป้าหมายนี้

ตัวอย่างธุรกิจ



4 LIFESTYLE

ธุรกิจสำหรับผู้สูงอายุที่มีกำลังซื้อสูงในสินค้าและบริการที่ตอบโจทย์ไลฟ์สไตล์ อาทิ สกินแคร์สำหรับผู้สูงอายุ เพอร์นิเจอร์สำหรับผู้สูงอายุ และกิจกรรมที่ช่วยให้ผู้สูงอายุใช้ชีวิตได้อย่างมีความสุขและมีคุณภาพ

ตัวอย่างธุรกิจ



5 DIGITAL & ELECTRONICS

เทคโนโลยีดิจิทัลและอิเล็กทรอนิกส์ช่วยดูแลสุขภาพและอำนวยความสะดวกให้แก่ผู้สูงอายุมากขึ้น อาทิ อุปกรณ์สวมใส่เพื่อติดตามสุขภาพ หุ่นยนต์ช่วยเหลือ และเทคโนโลยีเสมือนจริงที่ช่วยในการบำบัดรักษา

ตัวอย่างธุรกิจ



6 FINANCE

ผู้สูงอายุมีความต้องการทางการเงินที่หลากหลาย โดยเฉพาะผลิตภัณฑ์ทางการเงินที่เกี่ยวกับสุขภาพและการเกษียณอายุ อาทิ เงินฝากประจำ สินเชื่อที่อยู่อาศัย และประกันสุขภาพและการออม สถาบันการเงินจึงควรออกแบบผลิตภัณฑ์และบริการให้เหมาะสมกับความต้องการและข้อจำกัดของผู้สูงอายุ อาทิ ความเสี่ยงทางการเงิน และนำเสนอให้เข้าใจง่ายและสะดวกต่อการใช้งาน นอกจากนี้ การสร้างความสัมพันธ์ที่ดีกับผู้สูงอายุและการให้คำปรึกษาทางการเงินอย่างเหมาะสม จะช่วยให้ธุรกิจประสบความสำเร็จในตลาดนี้ได้

ที่มา: Krungsri Research

สังคมสูงวัยกับโอกาสในการจัดการการคืนสินค้าและการส่งมอบที่ล้มเหลว (Returns and failed deliveries)



การคืนสินค้าและการส่งมอบที่ล้มเหลวเป็นปัญหาสำคัญที่สร้างภาระค่าใช้จ่ายให้กับธุรกิจอีคอมเมิร์ซ โดยเมื่อมีการคืนสินค้า ธุรกิจจำเป็นต้องจัดการสินค้าคืนสู่คลังสินค้าและเพิ่มค่าใช้จ่ายในการจัดเก็บ การส่งมอบที่ไม่สำเร็จทำให้สินค้าถูกส่งกลับไปยังผู้ประกอบการ เกิดค่าใช้จ่ายในการจัดส่งสินค้าเพิ่มสองเท่าต่อสินค้าหนึ่งชิ้น ซึ่งส่วนใหญ่ผู้บริโภคมักไม่ต้องรับผิดชอบ ส่งผลกระทบต่อกำไรของผู้ประกอบการอย่างชัดเจน โดยจากการศึกษาของ ReverseLogix พบว่า การจัดการสินค้าคืนต้นทุนสามารถสูงได้ถึงร้อยละ 30 ของค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องกับการบริหารคลังสินค้า

อย่างไรก็ดี การเติบโตของกลุ่มลูกค้าผู้สูงอายุอาจช่วยลดต้นทุนที่เกิดจากการตีกลับของสินค้าในกรณีที่ไม่มีผู้รับสินค้าหรือการจัดส่งใหม่ในวันถัดไป เนื่องจากผู้สูงอายุส่วนใหญ่ใช้เวลาอยู่ที่บ้านหรือที่พักอาศัย ทำให้โอกาสการตีกลับของสินค้าลดลงเมื่อเทียบกับกลุ่มลูกค้าอื่น ๆ ด้วยเหตุนี้ ผู้สูงอายุจึงมีแนวโน้มที่จะรับสินค้าที่จัดส่งได้สำเร็จในครั้งแรกมากขึ้น

อ้างอิง

ส่วนที่ 1 โลจิสติกส์เพื่อสังคมสูงวัย

Dohrmann, K. et. al. (2024). Logistics Trend Radar 7.0. DHL Group. Retrieved October 28, 2024. from <https://www.dhl.com/de-en/home/innovation-in-logistics/logistics-trend-radar.html>

Edouard, A., Sallez, Y., Fortineau, V., Lamouri, S., & Berger, A. (2022). Automated Storage and Retrieval Systems: An Attractive Solution for an Urban Warehouse's Sustainable Development. Retrieved November 7, 2024. from <https://www.mdpi.com/2071-1050/14/15/9518>

Tokyo Century NEWS. (2021). Why Yamato Transport provides an elderly monitoring service—an interview with project leaders on a monitoring service using an IoT light bulb, HelloLight. Retrieved November 7, 2024. from https://www.tokyocentury.co.jp/tc-news-en/dx/yamato_transport_and_hellolight/

ส่วนที่ 2 ต้นทุนโลจิสติกส์สินค้าอย่างพารา

สำนักงานเศรษฐกิจการเกษตร. (2567). ต้นทุนโลจิสติกส์สินค้าอย่างพาราต่อยอดขายของเกษตรกร. สืบค้นเมื่อวันที่ 17 พฤศจิกายน 2567. จาก https://www.oae.go.th/assets/portals/1/ebookcategory/52_Logisticscostsofrubber

ส่วนที่ 3 ข่าวสารโลจิสติกส์

กรุงเทพธุรกิจ. (2567). WHA ทรานพอร์มล์ Tech Company พลิกโฉมเมืองอุตสาหกรรมสีเขียว. สืบค้นเมื่อวันที่ 21 พฤศจิกายน 2567. จาก <https://www.bangkokbiznews.com/environment/1130314>

กรมประชาสัมพันธ์. (2567). J&T Express ยอดส่งพัสดุ 11.11 ทะลุ 100 ล้านชิ้นภายในวันเดียว โชว์ศักยภาพการเติบโตอย่างแข็งแกร่งจากทุกภูมิภาค. สืบค้นเมื่อวันที่ 22 พฤศจิกายน 2567. จาก <https://www.prd.go.th/th/content/category/detail/id/9/iid/341510>

กรมทางหลวง. (2567). “อริบดี ทล.” ขานรับนโยบาย “สุริยะ” สร้างถนน 4 เลน ทล.202 สายบ. น้ำปลีก-บ.หนองผือ จ.อำนาจเจริญ ระยะทาง 52.9 กม. แล้วเสร็จ หนุนโครงข่ายเศรษฐกิจอีสาน พร้อมแก้ปัญหาการติด-เชื่อมโยง 4 จังหวัดภาคอีสาน และประเทศเพื่อนบ้าน เวียดนาม-สปป.ลาว-ไทย-เมียนมา. สืบค้นเมื่อวันที่ 20 พฤศจิกายน 2567. จาก <https://doh.go.th/content/page/news/343540>

Chula Communication Center. (2567). หนุนยนต์ดินสอรุ่นล่าสุด “Home AI Assistance” ผู้ช่วยประจำบ้านดูแลผู้สูงอายุตลอด 24 ชั่วโมง อีกก้าวของหุ่นยนต์สัญชาติไทย. สืบค้นเมื่อวันที่ 20 พฤศจิกายน 2567. จาก <https://www.chula.ac.th/highlight/179706/>

TNN. (2567). ญี่ปุ่นผลิตไอเดียสร้างทางเชื่อมโตเกียว - โอซากะ สำหรับขนส่งสินค้าโดยเฉพาะ. สืบค้นเมื่อวันที่ 22 พฤศจิกายน 2567. จาก https://www.tnnthailand.com/news/tech/170073/#google_vignette

TNN. (2567). สหรัฐอเมริกาเปิดตัวรถยกไร้คนขับ เพิ่มศักยภาพการขนของในโกดังให้ล้ำไปอีกขั้น. สืบค้นเมื่อวันที่ 22 พฤศจิกายน 2567. จาก <https://www.tnnthailand.com/news/tech/162902/>

ส่วนที่ 4 ข่าวสารบ้าน กล. สหิตีด้านโลจิสติกส์ไทย

กระทรวงพาณิชย์. (2567). มูลค่าการค้าระหว่างประเทศ. สืบค้นเมื่อวันที่ 12 พฤศจิกายน 2567. จาก <https://traderreport.moc.go.th/th>

สำนักงานนโยบายและแผนพลังงาน กระทรวงพลังงาน. (2567). ราคาขายปลีก NGV. สืบค้นเมื่อวันที่ 12 พฤศจิกายน 2567. จาก <http://www.eppo.go.th/index.php/th/petroleum/price/ngv-price-unit>

สำนักงานนโยบายและแผนพลังงาน กระทรวงพลังงาน. (2567). ราคาปิโตรเลียม. สืบค้นเมื่อวันที่ 12 พฤศจิกายน 2567. จาก [https://www.eppo.go.th/index.php/th/energy-information/static-energy/price-petroleum?orders\[publishUp\]=publishUp&isearch=1](https://www.eppo.go.th/index.php/th/energy-information/static-energy/price-petroleum?orders[publishUp]=publishUp&isearch=1)

สำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม (สศอ.). (2567). ดัชนีอุตสาหกรรม (e-Index). สืบค้นเมื่อวันที่ 12 พฤศจิกายน 2567. จาก <https://i.index.oie.go.th/manufacturingProductionIndexReport.aspx>

Investing.com. (2024). Baltic Dry Index (BADI). Retrieved November 12, 2024. from <https://www.investing.com/indices/baltic-dry-historical-data>

ส่วนที่ 5 LOGISTICS SNAPSHOT 2021

วิจัยกรุงศรี. (2567). สังคมสูงวัย โจทย์ใหญ่ที่มาพร้อมกับโอกาส. สืบค้นเมื่อวันที่ 25 พฤศจิกายน 2567. จาก <https://www.krungsri.com/th/research/research-intelligence/silver-economy>



กองยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ สศช.

962 ถนนกรุงเกษม แขวงวัดโสมนัส เขตป้อมปราบศัตรูพ่าย กรุงเทพฯ 10100

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

โทรศัพท์: 02-280-4085 ต่อ 5712, 5716